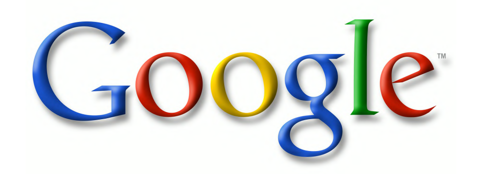
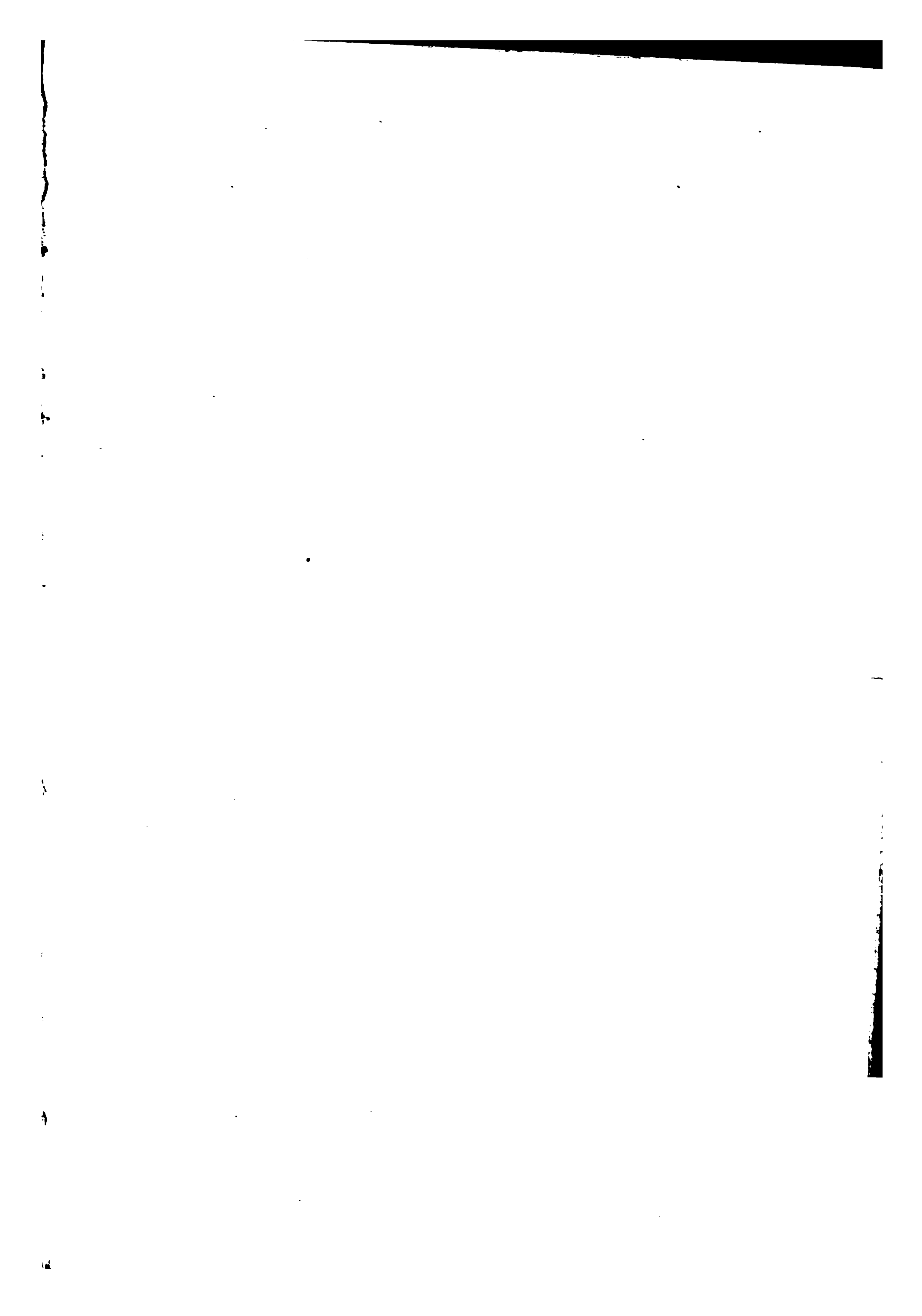
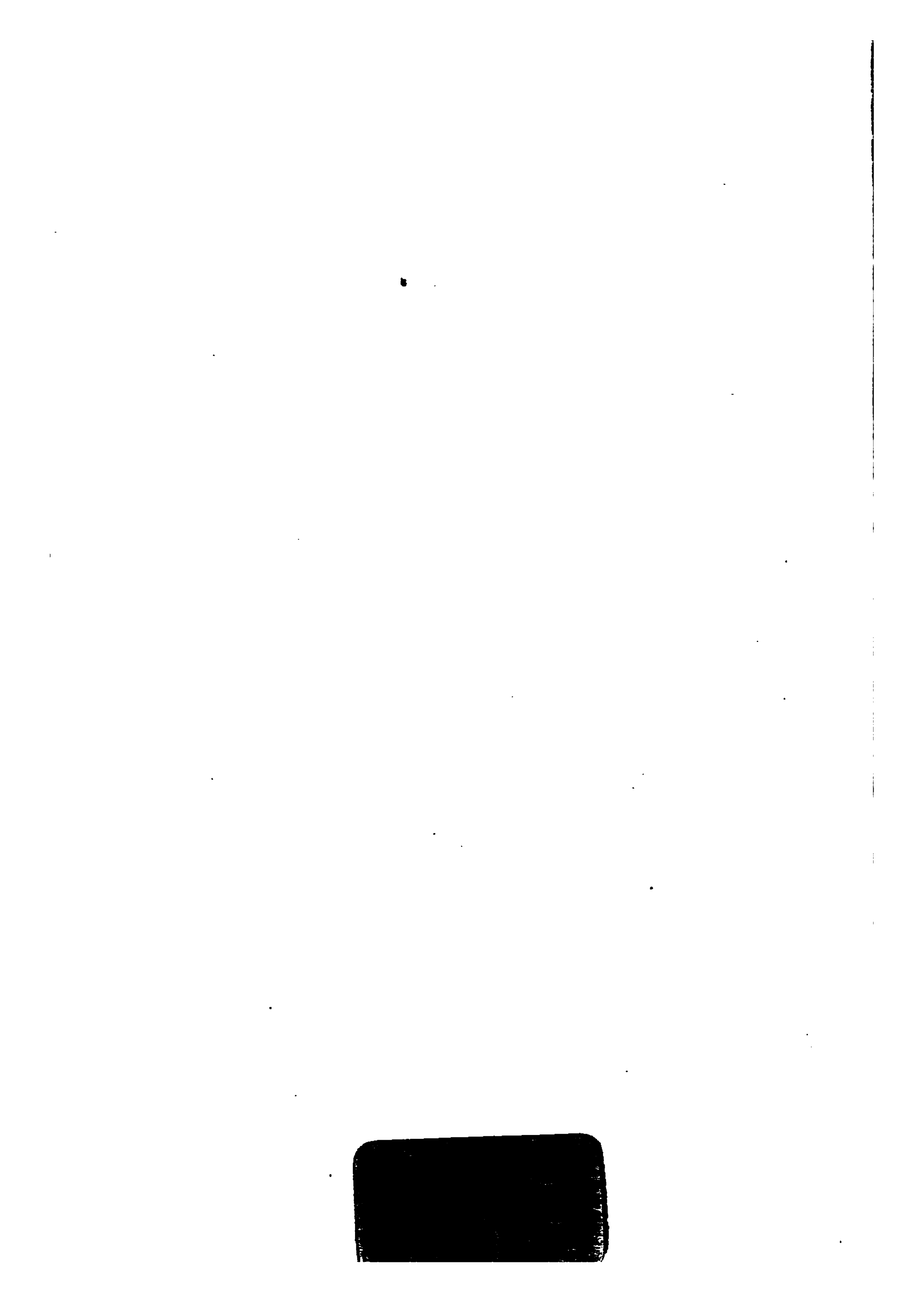












HAMBURG

Die Deutsche Auslandsarbeitsgemeinschaft Hamburg

wurde Anfang 1920 unter Führung der Ortsgruppe Hamburg des Vereins für das Deutschtum im Ausland von etwa 70 Körperschaften Hamburgs (Behörden und Instituten, wirtschaftlichen und kulturellen Vereinigungen, Zeitungen usw.) gegründet und verfolgt den Zweck, alle auf Belebung des Verkehrs mit dem Ausland, speziell mit dem Auslandsdeutschtum, gerichteten Bestrebungen zu gemeinsamer Arbeit zusammenzufassen.

Geschäftsstelle: Hamburg 11, Deichstraße 41

Fernsprecher: Hansa 9686

HAMBURG

in seiner politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung



Herausgegeben von der
Deutschen Auslands-Arbeitsgemeinschaft
Hamburg



Mit 24 Abbildungen,
einem Hafenplan und einer
Karte von Hamburgs
Umgebung

1.—10. Tausend.



Hamburg 1921
L. Friederichsen & Co.

Druck von J. J. Augustin in Glückstadt und Hamburg
Papier von Sieler & Vogel, Hamburg
Tiefdrucktafeln von Knackstedt & Co., Hamburg

INHALTSVERZEICHNIS

ABBILDUNGEN

KARTEN

EINFÜHRUNG

VON BÜRGERMEISTER DR. DIESTEL

Dieses Buch will den von Alfred Lichtwark oftmals gegebenen Rat in die Tat umsetzen, daß Hamburg mehr von sich reden machen müsse. Die zweitgrößte Stadt des Deutschen Reiches verdient es, die Aufmerksamkeit und Beachtung der deutschen Volksgenossen in höherem Grade zu gewinnen als dies bisher der Fall war. Der Strom der in Deutschland Reisenden nimmt gemeiniglich andere Wege als über die nordwestliche Ecke des Reiches, und die Nähe und leichte Erreichbarkeit der Reichshauptstadt läßt unsere Vaterstadt nur selten zu ihrem Rechte kommen. Ganz anders im Ausland. Für die Beteiligung Englands am Weltkriege waren zwei Beweggründe bestimmend: die Vernichtung der deutschen Kriegsflotte und die Zerstörung des in das Ausland gerichteten Handels Deutschlands, insonderheit der Hansestädte. England hat nicht um Ausdehnung seines Machtbereiches auf deutsches Gebiet gekämpft, sondern um Aneignung der deutschen Kolonien und Eroberung des deutschen Handels in allen Ländern des Weltenrunds, soweit britische Macht und britischer Einfluß reichten. Wie sehr England dieses Vorhaben geglückt ist, ist außerhalb der eigentlichen Handelskreise nur Wenigen in Deutschland bekannt. Die Blüte Hamburgs ist geknickt, seine Handelsschiffe sind an die Feinde ausgeliefert, seine überseeischen Niederlassungen an Ausländer verkauft, seine Handelsbeziehungen vernichtet; der Strom, der befruchtend von hier aus auf die gesamte deutsche Industrie sich ergoß, ist versiegt. Der Hamburger Hafen sieht zwar wieder Schiffe ein- und auslaufen, aber sie gehören Fremden, die schwarz-weiß-rote Flagge ist von ihren Wimpeln verschwunden. Die Verluste an Wohlstand, die Einbußen an Arbeitskraft sind in keinem deutschen Lande größer als in Hamburg.

Und doch beginnt sich das Leben unter den Trümmern unserer einstigen Größe wieder zu regen; mit leidenschaftlicher Energie suchen die Kaufleute sich wieder zu betätigen, überall hin erstrecken sich ihre Versuche, sich von neuem Einlaß zu verschaffen, die in 5jähriger Kriegszeit zerrissenen Fäden wieder anzuknüpfen. Nicht Mutlosigkeit und Verzweiflung beherrschen die leitenden Kreise der Kaufmannschaft, sondern der Wille, alles zu wagen, um das Verlorene wiederzugewinnen. Wird es gelingen? Dreimal im letztvergangenen Jahrhundert ist Hamburg durch schwere Schicksalsschläge in seinen Grundfesten erschüttert worden, durch die Franzosenherrschaft 1811—14, durch den großen Brand 1842 und durch die Choleraheimsuchung im Jahre 1892, am schwersten und nachhaltigsten durch die Franzosenherrschaft. Die damalige Lage mit ihrer Zerstörung allen Wohlstandes, der Vernichtung

des Handels und der Schiffahrt gleicht der heutigen Lage, und doch ist es damals der Spann- und Tatkraft seiner Bürger gelungen, auch dieser fürchterlichen Heimsuchung schließlich Herr zu werden. Was damals und was bei den späteren Schicksalsschlägen dem einmütigen Zusammenwirken aller Kreise der Bevölkerung in dem Gefühl der Pflicht, für die Vaterstadt in ihrer Not opferbereit einzutreten, gelungen ist, das wird auch jetzt erwartet werden können, wenn die unglückliche Verhetzung der verschiedenen Klassen der Einsicht gewichen ist, daß nur durch Zusammenarbeit Aller der Wiederaufbau gelingen kann.

In dieser Zeit schwerster Prüfung erscheint dieses Buch. Von Hamburgern geschrieben, von der Liebe zur Vaterstadt eingegeben, soll es ein Bild geben von dem, was in Hamburg geleistet und geschaffen wurde, bevor der Zusammenbruch erfolgte. Es soll den in der Ferne weilenden Söhnen der Vaterstadt deren Bild in seiner stolzen Blüte in Erinnerung bringen, wie auch ihnen den Entschluß stählen, alles daran zu setzen, damit Hamburg wieder werde, was es gewesen ist, es soll in Deutschland die Erkenntnis wecken, daß Hamburg in dem Kranze deutscher Städte eines der wichtigsten und wertvollsten Glieder darstellt und daß Hamburg, indem es seine vielbewunderten Hafenanlagen, die Warenläger schuf, in denen die Erzeugnisse aller Erdteile ruhen, indem es die große Wasserstraße der Elbe bis ins Meer für die größten Schiffe fahrbar machte, und zwar alles aus eigenen Mitteln, ohne jemals auf eine Hilfe des Reiches Anspruch zu machen, deutsche Arbeit verrichtete, deutschen Wohlstand mehrte und Deutschlands Ansehen mit den Waffen des Friedens förderte.

Als vor 32 Jahren der Zollanschluß Hamburgs die Einbeziehung der Stadt in das deutsche Zollgebiet brachte, da wurden von Künstlerhand auf einer der Brücken, die den neuen Zollkanal überspannen, zwei Statuen errichtet, eine Germania und eine Hammonia, die mit offenen Armen einander entgegenzuschreiten scheinen. Das Sinnbild gilt auch heute. Unauflöslich mit Deutschland verbunden, soll und wird Hamburg auch jetzt und in aller Zukunft deutsche Art und deutschen Fleiß, deutschen Wagemut und deutsche Tatkraft im Interesse des gesamten großen Vaterlandes bewähren.

POLITISCHE UND VERFASSUNGSGESCHICHTE

VON ARCHIVRAT PROF. DR. H. NIRRNHEIM

Der Keim einer Entwicklung zur ersten Handelsstadt des Kontinents ist Hamburg nicht als mühelos empfangenes Patengeschenk in die Wiege gelegt worden. Jahrhunderte sind nötig gewesen, um die Stadt ihren eigentlichen Beruf finden zu lassen, weiterer Jahrhunderte hat es bedurft, um die Vorbedingungen für ihren Eintritt in den Wettstreit der europäischen Handelsstaaten und -städte zu schaffen, und auch dann noch ist ihr Aufstieg nur unter den schwierigsten politischen Verhältnissen und wiederholt gehemmt durch feindliche Bedrohungen, heftige innere Kämpfe und jäh hereinbrechende Katastrophen möglich geworden.

Als karolingisches Kastell, am linken Ufer der Alster auf dem von Osten her sich vorschiebenden Geestrücken gelegen, dort wo wahrscheinlich eine aus dem Innern Deutschlands nach Norden führende Verkehrsstraße den Fluß erreichte: so tritt die Hammaburg in das zunächst noch fahle Licht der Geschichte. Manches spricht dafür, daß an dieser Stelle vorher eine altsächsische Burganlage sich befunden hatte; schon daß der Name Hamburg, umhegte Burg, noch einer zweiten, im Harz aufgedeckten altsächsischen Befestigung beigelegt war, läßt vielleicht diesen Schluß zu. Hat eine solche Burg hier gestanden, so ist sie vermutlich von den fränkischen Truppen zerstört worden, die Karl der Große im Jahre 804 nach Nordalbingien sandte und die das Land in eine Einöde verwandelten. Etwa sechs Jahre später ist dann, wenn die Zeichen nicht trügen, auf dem Platze der alten sächsischen Anlage die karolingische Hammaburg als ein Glied in der Kette jener Befestigungen entstanden, durch die Karl der Große das nördliche Sachsen gegen die Slaven und gegen die Dänen zu schützen suchte.

Indessen: nicht die militärische Bestimmung allein war es, die dieser Anlage in der Folge ihr Gepräge gab, vielmehr wurde ihr ein noch höheres Ziel gesteckt. Schon Karl der Große ließ, wenn wir einer noch aus dem 9. Jahrhundert stammenden Überlieferung glauben dürfen, in dem Kastell ein Gotteshaus erbauen, das ein kirchlicher Mittelpunkt in dem mühsam dem Christentum erschlossenen nordalbingischen Lande sein sollte. Sein Nachfolger Ludwig der Fromme aber, angeblich einen Wunsch des Vaters erfüllend, erhob die hamburgische Kirche zum Sitze eines Erzbischofs, der berufen sein sollte, den nordischen Völkern das Kreuz zu bringen und sie seinem geistlichen Szepter zu unterwerfen.

Mit der großartigen Missionstätigkeit, die sich an die Begründung des Erzbistums anknüpfte, ist der Name der kleinen Hammaburg für alle Zeiten verbunden. Sie selbst freilich mußte auf die glänzende Rolle, die ihr zugedacht war, verzichten. Denn die Unsicherheit ihrer geographischen Lage, die sie feindlichen Angriffen nur allzu leicht preisgab, hat es verhindert oder doch nur ganz vorübergehend zugelassen, daß aus ihr die stolze Metropole eines nordischen Erzbistums wurde. Es war keine glückliche Vorbedeutung, daß gleich der erste Träger der erzbischöflichen Würde, Ansgar, nach vierzehnjähriger Wirksamkeit als Flüchtling die Burg verlassen mußte, als sie mitsamt den Gebäuden, die er in ihr errichtet hatte, im Jahre 845 einem Überfall der Dänen zum Opfer fiel. Eine Zeitlang schien es, als sei unter ihrem Schutte auch das Erzbistum selbst mit all den großen Gedanken, die es ins Leben gerufen hatten, für immer begraben. Dann gelang es doch der Tatkraft Ansgars, seine Erneuerung durchzusetzen. Die eigentliche Residenz der Erzbischöfe aber war fortan nicht mehr das langsam wiedererstehende Hamburg, sondern der in größerer Sicherheit gelegene Ort Bremen, dessen Bischofssitz mit dem hamburgischen Erzbistum verbunden wurde. Gefehlt hat es freilich auch unter den Nachfolgern Ansgars nicht an Männern, die gern an der alten Pflanzstätte ihrer Kirche weilten und ihr besondere Pflege angedeihen ließen. Keiner hat das entschiedener getan als der mächtige Erzbischof Adalbert, jener leidenschaftliche und ehrgeizige Mann, der die Mission in ganz großem Stile aufnahm und bestrebt war, den Ruhm der hamburgischen Kirche in die entferntesten Gegenden des Nordens hineinzutragen. Er brachte Hamburg soviel Liebe entgegen, daß, wäre seinen hochfliegenden Plänen Erfolg beschieden gewesen, es doch vielleicht noch der Mittelpunkt des Erzbistums, ja eines nordischen Patriarchats, das ihm im Sinne lag, nicht nur dem Namen nach geworden wäre. Allein auch Adalberts Werk ist gescheitert. Hamburg aber, sein Lieblingssitz, fiel um dieselbe Zeit, da der Erzbischof aus dem Leben schied (1072), einem Ansturm der Wenden zum Opfer. Zwanzig Jahre lang hat damals Nordalbingien unter wendischer Herrschaft gestanden, und nur langsam wird sich Hamburg aus seinen Trümmern wieder erhoben haben. Mit seiner Anwartschaft, das Haupt einer völkerverbindenden kirchlichen Organisation zu werden, war es nun endgültig vorbei. Sie ging ihm um so sicherer verloren, je erfolgreicher die Loslösungsbestrebungen der dem Erzbistum unterstellten außerdeutschen Bistümer wurden und je mehr das Erzbistum selbst in seiner Entwicklung die Richtung auf ein abgeschlossenes deutsches Fürstentum mit der Hauptstadt Bremen nahm.

Andere Wege waren es, auf denen die Zukunft Hamburgs lag. Ihr Ausgangspunkt war der Gegensatz, in dem die hamburgischen Erzbischöfe zu den Männern standen, die als Stellvertreter des

deutschen Königs gräfliche Rechte in dem Gau Stormarn, dem Hamburg angehörte, ausübten.

Wie an allen Bischofssitzen, so sind auch in Hamburg die geistlichen Herren bestrebt gewesen, die gräflichen Rechte nicht nur in der unmittelbaren Umgebung ihrer Kirche, sondern darüber hinaus in weiterem Umkreise in ihre Hand zu bringen. Die Frage, inwieweit ihnen das gelungen ist, wird bei dem höchst ungenügenden Stand der Überlieferung vielleicht niemals eine völlig befriedigende Antwort finden. Spricht auf der einen Seite manches dafür, daß schon unter Ansgar auf erzbischöflichem, der Grafengewalt entzogenem Grunde sich eine Marktansiedelung gebildet hat, und erzählt auch der Geschichtsschreiber Adam von Bremen von der Tätigkeit der Erzbischöfe Unwan, Bezelin Alebrand und Adalbert in einer Weise, die sie als Herren der zu einem städtischen Gemeinwesen entwickelten Hammaburg erscheinen lassen könnte, so sind doch auf der anderen Seite Gründe genug vorhanden, die es zweifelhaft machen, ob sich ihre Herrschaft rechtlich über den engeren Dombezirk hinaus erstreckt hat. Wirklich sind sie allem Anschein nach in Hamburg zu keiner Zeit Stadtherrn in demselben Sinne gewesen, wie sie es in Bremen seit dem 10. Jahrhundert unbestritten waren. Sie haben hier ihre Ansprüche gegenüber den Männern, die die gräfliche Gewalt innehatten, nicht entscheidend durchzusetzen vermocht, haben vielmehr stets mit der entgegenstehenden Macht dieser Männer zu rechnen gehabt. Von den politischen Verhältnissen und von der Stärke der sich aneinander reibenden Persönlichkeiten hing es ab, welcher von den beiden Nebenbuhlern den größeren Einfluß in der Stadt hatte.

Daß gegenüber einem geborenen Herrscher, wie Erzbischof Adalbert es war, der weltliche Machthaber einen schweren Stand hatte, leuchtet ein. In der Tat gelang es Adalbert, seinen Gegenspieler, den sächsischen Herzog Bernhard II. aus dem mit dem Namen Billinger bezeichneten Geschlechte, der damals die gräfliche Gewalt in Hamburg ausübte, zu verdrängen. Dieser ließ das Schloß, das er in Hamburg besaß, im Stich und zog sich auf das gegenüberliegende Ufer der Alster zurück, wo er unweit ihrer Einmündung in die Elbe eine neue befestigte Niederlassung, eine neue Burg, errichtete. Hier liegt der Ursprung der späteren Entwicklung Hamburgs. Denn an dieser Stelle gründete nach Verlauf von mehr als einem Jahrhundert Graf Adolf III. aus dem Hause Schauenburg, das im Jahre 1111 die Nachfolge der Billinger in den Grafschaften Holstein und Stormarn angetreten hatte, eine Marktansiedelung, indem er den Grund und Boden der Burg und ihrer Umgebung unter Marktrecht an Kaufleute aufteilen ließ. Er tat damit den entscheidenden Schritt, der Hamburg zu einer Handelsstadt gemacht hat. Ein von Kaufleuten der verschiedensten Gegenden besuchter Hafen sollte hier nach seinem ausgesprochenen Willen

entstehen. Ihm die Möglichkeit ungehinderter Entfaltung zu geben, hat er den Kaiser Friedrich Barbarossa zu jenem berühmten, vom 7. Mai 1189 datierten Privilegium veranlaßt, das den Bürgern der neuen Stadt Hamburg neben anderen wichtigen Zugeständnissen das bedeutsame Recht gab, den Elbstrom auf der Strecke von der Mündung bis zur Stadt und umgekehrt mit ihren Waren zollfrei zu befahren.

Die Gründung der Neustadt Hamburg und ihre Förderung durch den Grafen und den Kaiser steht wahrscheinlich in ursächlichem Zusammenhange mit dem Aufblühen der Handelsstadt Lübeck, einer Schöpfung Heinrichs des Löwen, deren erstaunlich schnelle Entwicklung auch durch den Sturz ihres Gebieters nicht aufgehalten wurde. Lübeck, seit dem Jahre 1181 eine kaiserliche Stadt, brauchte für die Entfaltung seines Handels einen Nordseehafen, und dieser wurde ihm in Hamburg gegeben, das, am Ausflusse der Alster in die Elbe gelegen, an einer Stelle, an der sich noch der Wechsel zwischen Ebbe und Flut bemerkbar macht, zugleich durch eine Landstraße mit Lübeck verbunden, hervorragend geeignet war, als Umschlagsplatz, Ein- und Ausfuhrhafen für den lübeckischen Warenverkehr zwischen Nordsee und Ostsee zu dienen. Die zukunftsreichen Aussichten, die sich daraus für die Entwicklung der jungen Pflanzstadt sofort ergaben, wurden freilich noch einmal in Frage gestellt, als im Jahre 1201 mit Lübeck und Holstein auch die alte und die neue Stadt Hamburg unter dänische Herrschaft gerieten und im Jahre 1214 von dem deutschen Könige Friedrich II. sogar förmlich an Dänemark ausgeliefert wurden. Zwar war der dänische König Waldemar II., wie er den Wunsch hatte, die alte Stadt Hamburg wieder zum Sitze eines nordischen Erzbistums zu machen, so auf der anderen Seite bemüht, in der neuen Stadt Handel und Wandel zu heben. Aber das gelang ihm nicht. Erst als die unnatürliche Trennung vom deutschen Reich wieder beseitigt war, als die Schlacht bei Bornhöved im Jahre 1227 Holstein aus der dänischen Herrschaft erlöst und dem schauenburgischen Grafen Adolf IV. zurückgegeben hatte, war auch für den Aufstieg Hamburgs die Bahn wieder freigemacht.

Das 13. Jahrhundert wurde, wie für so manche deutsche Stadt, auch für Hamburg das große Jahrhundert seiner mittelalterlichen Geschichte. In ihm machte die städtische Entwicklung so wesentliche Fortschritte, wie während der folgenden Jahrhunderte nicht wieder. Von grundlegender Bedeutung war, daß in ihm der Zusammenschluß der beiden bis dahin unter verschiedenen Rechten getrennt lebenden Städte zu e i n e m Gemeinwesen erfolgte, das aus sich selbst heraus ein zuerst im Jahre 1270 kodifiziertes Stadtrecht schuf. Dieses Gemeinwesen umfaßte außer dem St. Petri Kirchspiel, dem Bezirk der alten Stadt, und dem Kirchspiel St. Nikolai, der Gründung Adolphs III., das ihnen im Süden vor-

gelagerte St. Catharinen und das im Osten zunächst noch vor den Toren gelegene und erst allmählich in die Stadt hineinwachsende St. Jakobi Kirchspiel. Die Verwaltung der Stadt lag in den Händen eines sich selbst ergänzenden Rates, an dessen Spitze anfangs zwei, später vier Bürgermeister standen. Seine Macht war beschränkt auf der einen Seite durch die den Stadtherren, den holsteinischen Grafen, vorbehaltenen Rechte, die durch den gräflichen Vogt wahrgenommen wurden, auf der anderen durch die Befugnisse der Bürgergemeinde, die, sofern sie nicht selbst in Tätigkeit trat, durch einen aus den angesehensten Männern gebildeten Ausschuß, die Wittigsten, vertreten wurde. Das Bestreben des Rates war, nach beiden Seiten hin seine Macht zu erweitern. Es gelang ihm noch im 13. Jahrhundert, die wichtigsten Rechte der Grafen in seine Hände zu bringen und den Vogt, der ehedem den Vorsitz im Gerichte geführt hatte, in eine bedeutungslose Stellung hinabzuzwingen. Die Krönung dieser Bestrebungen war, daß im Jahre 1292 die holsteinischen Grafen die unbeschränkte Vollmacht der Stadt anerkannten, sich selbst Gesetze zu geben und Recht zu setzen. Über die Verteilung der Rechte zwischen dem Rat und der Bürgergemeinde fanden schon im 13. Jahrhundert lebhafte Kämpfe statt. Auseinandersetzungen dieser Art machen in der Folge den wichtigsten Teil der innerpolitischen Geschichte Hamburgs aus.

Wie sich im 13. Jahrhundert das Stadtbild Hamburgs zu der Gestalt formte, die es während des Mittelalters und darüber hinaus im wesentlichen behielt, wie in ihm die Grundzüge der hamburgischen Verfassung und des hamburgischen Rechtes festgelegt wurden, so wurden damals auch die Richtlinien gezogen, die für die Entwicklung Hamburgs als einer Handelsstadt während der nächsten Jahrhunderte maßgebend geblieben sind. Erfolgreiche und dauerhafte Beziehungen zu den wichtigsten handeltreibenden Ländern des Westens und auch des Nordens, zu Flandern, Holland, Brabant, England, Dänemark und Norwegen, werden angeknüpft und ausgebaut. In Utrecht, in Ostkerke bei Brügge, in Staveren, in London, später in Amsterdam entstehen hamburgische Niederlassungen. Hamburg wächst immer fester in die Stellung eines Zwischenmarktes und Umschlagsplatzes nicht nur auf dem über Lübeck führenden Wege zwischen den Ostsee- und den Nordseeländern, sondern auch auf dem Verkehrszuge zwischen den letzteren und einem Teil des inneren Deutschlands hinein und versucht außerdem mit Glück, einen Eigenhandel großzuziehen, der ganz vorwiegend auf der Ausfuhr des in der Stadt gebrauten Biers beruht.

So stellten sich im 13. Jahrhundert die Aufgaben klar heraus, die Hamburg als Nordseehafen in Verbindung mit Lübeck und anderen niederdeutschen Handelsplätzen zu erfüllen hatte. Als daher um die Mitte des folgenden Jahrhunderts unter Lübecks Ägide

zum Schutze der Interessen des niederdeutschen Kaufmanns die Städtehanse sich bildete, war Hamburg ihr selbstverständliches, weil unentbehrliches Mitglied.

Die Zugehörigkeit zu der Hanse hat während der nächsten beiden Jahrhunderte die politischen Verhältnisse der Stadt auf das stärkste beeinflußt. Wenn auch die Hanse niemals die völkerrechtliche Stellung einer Territorialmacht eingenommen hat und von einer einheitlichen Bundespolitik nicht die Rede sein kann, so bestimmten doch die bedeutsamen Aufgaben, die ihr gestellt waren, Schutz des Handels und Aufrechterhaltung der Privilegien des deutschen Kaufmanns im Auslande, in erheblichem Maße die Politik der einzelnen Städte und zwangen sie, allen Eigenbrödeleien zum Trotz in größeren oder kleineren Gruppen zu gemeinsamem Handeln sich zusammenzuschließen. Als Mitglied der unter dem Vororte Lübeck stehenden wendischen Städtegruppe, des wichtigsten jener dauernden Verbände, die innerhalb der Hanse sich bildeten, hat die Stadt Hamburg in den grundsätzlichen Fragen, die die Gemeinschaft der Städte in ihrer Blütezeit beschäftigten, ihre Politik in der Regel auf diejenige Lübecks und der übrigen in der wendischen Gruppe mit ihr vereinigten Städte eingestellt, wenn auch ihre geographische Lage und ihre staatsrechtlichen Verhältnisse sie gelegentlich zu abweichenden Schritten zwangen. Schulter an Schulter mit Lübeck hat sie die großen hansischen Kriege durchgekämpft, zu denen die Städte, wie sehr sie ihrem ganzen Wesen nach auch bestrebt waren, ihre Ziele auf friedlichem Wege zu erreichen, sich im 15. Jahrhundert doch genötigt sahen: den Krieg gegen König Erich von Dänemark, der, 1426 begonnen, nach wechselvollem Verlaufe im Wordingborger Frieden vom Jahre 1435 der Hanse die ihr bestrittenen Privilegien im Norden zurückgab; den drei Jahre später ausgebrochenen Krieg mit Holland, der 1441 insofern mit einem Mißerfolge der Städte endete, als sie auf die erstrebte Ausschließung der Holländer vom Ostseehandel verzichten mußten; endlich den Seekrieg, den die Hanse unter lebhafter Beteiligung Hamburgs in den Jahren 1472 und 1473 um die Behauptung ihrer englischen Privilegien mit den Engländern führte und dessen siegreicher Ausgang durch den Frieden von Utrecht 1474 bekräftigt wurde.

Neben der Pflicht, an den großen gemeinsamen Unternehmungen sich zu beteiligen, fiel Hamburg unter den Hansestädten die besondere Aufgabe zu, für die Sicherheit der Elbschiffahrt zu sorgen und darüber hinaus auch auf die Befriedung der Nordsee ein wachsames Auge zu haben. In den Jahrhunderten hansischer Größe begann die Elbe recht eigentlich Hamburgs Strom zu werden. Obwohl er die Stadt auch damals noch nicht unmittelbar berührte, verstand diese es doch, ihn ihren Zwecken in immer höherem Maße dienstbar zu machen. Im Interesse von Handel

und Schiffahrt, nicht zum wenigsten auch des von ihr in Anspruch genommenen Stapelrechts, suchte sie bis hinauf zu dem Punkte, an dem der Strom in zwei Hauptarme sich gabelte, die Polizei auf ihm auszuüben. Sie übernahm die Last, sein Fahrwasser bis in die Nordseehinein durch Seezeichen kenntlich zu machen. Daß seine Schiffbarkeit auch für tiefer gehende Schiffe nirgends gestört werde, war ihr ein Gegenstand steter Sorge. Von großer Bedeutung für ihre Elbstellung war, daß ihr im Jahre 1394 gelang, den Schlüssel zur Elbmündung, das Schloß Ritzebüttel, mit dem anliegenden Gebiet nach ruhmvollem Kampfe in ihren Besitz zu bringen. Vier Jahrzehnte später ging sie, um dem Seeräuberunwesen auf der Nordsee Halt zu gebieten, sogar dazu über, in kühnem Unternehmen sich der Stadt Emden zu bemächtigen und sich zur Herrin Ostfrieslands zu machen. Doch vermochte sie diesen Stützpunkt an der Nordsee nicht dauernd zu behaupten und ebensowenig gelang es ihr, trotz einiger aussichtsreichen Versuche, weitere Gebiete an dem unteren Laufe der Elbe sich anzugliedern. Dagegen wurde in der Nähe der Stadt selbst eine Reihe von Gebieten erworben, die für die Zukunft Hamburgs und seine Herrschaft über die Elbe von hohem Werte werden sollten. Mehrere Landschaften und Elbinseln wie Billwärder, Moorburg, Ochsenwärder, einen großen Teil von Finkenwärder, um nur die wichtigsten zu nennen, brachte der Rat durch Kauf in seinen Besitz. Gemeinsam mit Lübeck aber wurden im Jahre 1420 das Städtchen Bergedorf und die Vierlande den Herzögen von Sachsen-Lauenburg in siegreichem Kampfe abgenommen und damit weite Gebiete am oberen Lauf der Elbe gewonnen. Auch in anderer Richtung dehnte die Stadt ihre Herrschaft aus. Schon in den Jahren 1306 bis 1310 hatte sie die ganze Alster in ihren Besitz gebracht; diesen zu sichern, erwarb sie im 15. Jahrhundert mehrere holsteinische Landesteile, die im Flußgebiet der oberen Alster belegen waren.

Die Kraftentfaltung, die in den erwähnten und anderen Unternehmungen zu Tage tritt, nötigt zur Bewunderung, wenn man bedenkt, daß die hamburgische Bevölkerung im Mittelalter wahrscheinlich bei weitem nicht die Zahl 20000 erreichte. Sie setzt die ganze Tatkraft, politische Schulung und Selbständigkeit im Handeln voraus, die den führenden Persönlichkeiten in so manchen der seit dem 12. Jahrhundert wunderbar schnell erblühten deutschen Städten eigen waren. Sie wurde ermöglicht, obwohl die Männer, denen die politische Leitung Hamburgs anvertraut war, auf ihrem Wege besondere Schwierigkeiten fanden, die sich aus der staatsrechtlichen Stellung ihrer Vaterstadt ergaben. Denn diese galt als Glied der Grafschaft, dann des Herzogtums Holstein, und wenn auch der Rat es verstanden hatte, die meisten und wichtigsten gräflichen Rechte in seine Hand zu bringen, und Hamburg zeitweilig eine völlig freie Stadt zu sein schien, so blieb es formell

doch eine holsteinische Landstadt, die freilich in weitgehendem Maße privilegiert war. Versuche, die der Rat im 14. Jahrhundert machte, die Stadt aus dem holsteinischen Verbande zu lösen und ihr die Reichsfreiheit zu erwerben, scheiterten. Daß die deutschen Kaiser sie gelegentlich als reichsunmittelbar behandelten, nützte nichts. Die holsteinischen Fürsten ließen ihre Ansprüche auf Hamburg nicht fallen; diese wurden vielmehr noch stärker geltend gemacht, seitdem nach dem Aussterben der Hauptlinie des schauenburgischen Hauses im Jahre 1459 die dänischen Könige als Grafen, dann als Herzöge in Holstein geboten. Mit ihnen hatte die hamburgische Politik stets sehr bestimmt zu rechnen. Hamburg geriet dadurch in eine Zwitterstellung zwischen dem Reich und Dänemark und hat der Not gehorchend nicht selten seinen Vorteil darin suchen müssen, die eine Seite gegen die andere auszuspielen.

Die Leitung der politischen Schicksale der Stadt war in die Hände des Rates gegeben, unter dessen Mitgliedern sich wiederholt Männer von feinem politischem Instinkte und ausgezeichneten diplomatischen Fähigkeiten befunden haben. In gewissen wichtigen Dingen war er zwar gewohnheitsmäßig gebunden an die Zustimmung der Bürger oder ihrer Vertreter, unter denen vor allem die Kirchengeschworenen und die Werkmeister der Handwerksämter namhaft gemacht werden. Doch trug das aristokratische Prinzip, das die Hanse vertrat, zunächst dazu bei, daß seine Macht in den äußeren wie in den inneren Angelegenheiten der Stadt eine Steigerung erfuhr. Schon gegen Ende des 14. Jahrhunderts regte sich aber in der Bürgerschaft starker Widerspruch dagegen, und in den Jahren 1410, 1458 und 1483 kam es zu ernsten Unruhen, die, von aufrührerischen Elementen angestiftet, doch jedesmal dank dem Eingreifen besonnener Männer in vernünftige Bahnen gelenkt und durch Vereinbarungen zwischen Rat und Bürgerschaft bald beigelegt wurden. Als Rezesse bezeichnet haben diese insofern die Geltung von Verfassungsurkunden gewonnen, als sie wichtige Bestimmungen über die Rechte des Rates und der Bürgerschaft schriftlich festlegten. Systematischer und tiefer noch als die genannten Vereinbarungen griff in das hamburgische Staatsleben der Rezeß vom 19. Februar 1529 ein, der in innigster Verbindung mit der Einführung der Reformation in Hamburg stand. Ohne allzu gewaltsame Erschütterungen hatte sich die lutherische Lehre im Jahre 1528 in Hamburg endgültig durchgesetzt. Ihr Sieg über den Katholizismus war unter der begeisterten Zustimmung und mit der vorwärtsdrängenden Unterstützung der Bürgerschaft erfolgt und bedeutete zugleich eine unzweifelhafte Stärkung des bürgerlichen Elementes gegenüber dem Rate. In eigenartiger Verknüpfung mit der kirchlichen Neuordnung und in folgerechter Weiterentwicklung vorhandener Einrichtungen ent-

Rathaus



Verlag v. Boysen & Maasch, Hamburg

Phot. v. Ferd. Braune

1 - Blick auf die Binnen- und Außen-Alster

Michaeliskirche



Verlag v. Boysen & Maasch, Hamburg — Phot. v. Ferd. Braune

2 - Südwestlicher Stadtteil mit dem Blick auf die Unterelbe

stand eine Verfassung, die die Vorsteher der Gotteskasten und die Geschworenen in den einzelnen Kirchspielen zu Trägern politischer Rechte neben dem Rate berief und in den zwölf — seit dem Hinzutritt des St. Michaeliskirchspiels im Jahre 1685 fünfzehn — Oberalten, den 48ern (66ern) und den 144ern (180ern) ständige Kollegien schuf, die als Mittler zwischen dem Rate und der Bürgergemeinde in der ferneren Entwicklung der Stadt eine wichtige Rolle gespielt haben. Ihre Rechte wurden durch den erwähnten Rezeß vom 19. Februar 1529 bekräftigt, der in seinen 132 Artikeln eine Reform auf den verschiedensten Gebieten des hamburgischen Lebens erstrebte. Drei Monate nach seinem Zustandekommen wurde auch die Neuregelung der kirchlichen Verhältnisse zum Abschluß gebracht durch die hamburgische Kirchenordnung, die der zu ihrer Ausarbeitung nach Hamburg berufene Freund Luthers Dr. Johannes Bugenhagen verfaßt hatte. Die Errungenschaften der Reformation zu schützen, insbesondere gegenüber den Anfechtungen des hamburgischen Domkapitels, das, seines bisherigen Einflusses beraubt, die Stadt beim Reichskammergericht auf Wiederherstellung der alten Zustände verklagte, trat Hamburg am 29. Januar 1536 dem Schmalkaldischen Bunde bei. Ihr Schicksal mit den Handlungen dieses Bundes verknüpfend nahm die Stadt an dem Schmalkaldischen Kriege teil, dessen unglücklicher Ausgang sie zwang, am 15. Juli 1547 zu Nürnberg einen demütigenden Frieden mit dem Kaiser zu schließen. Trotzdem gelang es dem Rate und der Bürgerschaft, den evangelischen Zustand der Stadt bis zum Augsburger Religionsfrieden des Jahres 1555, der die Gleichberechtigung des Protestantismus mit dem Katholizismus anerkannte, hinüberzuretten.

Die großen Opfer, die die Anstrengungen zur Behauptung der evangelischen Lehre gekostet hatten, brachten Hamburg in eine so schwere finanzielle Bedrängnis, daß eine Katastrophe drohte und der Rat sich im Jahre 1563 genötigt sah, die Verwaltung der Kämmerei aus den Händen zu geben und acht Vertretern der Bürgerschaft zu überlassen. Um dieselbe Zeit zwang die durch den Niedergang der Hanse und den starken Rückgang der hamburgischen Bierausfuhr verursachte Schwächung des wirtschaftlichen Lebens der Stadt, nach neuen Wegen zur Hebung des Handels zu suchen. Man entschloß sich zu einer bewußten Abkehr von den alten hansischen Prinzipien, die darauf gerichtet waren, fremde Handelsvölker nach Möglichkeit aus dem von der Hanse in Anspruch genommenen Machtbereich fernzuhalten. Hamburg trennte sich damit von der an der alten Tradition festhaltenden Politik Lübecks, zu der es sich seit dem Beginn des 16. Jahrhunderts schon wiederholt in starkem Gegensatze befunden hatte. Zuerst im Jahre 1567, dann endgültig 1611 öffnete es unter dem erbitterten Widerspruche Lübecks und anderer Hansestädte einer

geschlossenen Niederlassung der englischen merchants adventurers seine Tore, ein Schritt, dessen Nutzen, wie wir heute wissen, schwerlich im Verhältnis zu dem Schaden stand, den er dem aktiven Handel Deutschlands und Hamburgs selbst zufügte, ein Schritt, der überdies der politischen Stellung Hamburgs in der Folge manche Schwierigkeiten bereiten sollte. Weit fruchtbarer für den hamburgischen Handel erwies sich die Aufnahme niederländischer Flüchtlinge, die, ihres reformierten Glaubens wegen vertrieben, in Hamburg eine neue Heimat fanden und nicht, wie die englische Court bis zu ihrer Auflösung im Jahre 1806, einen Fremdkörper in Hamburg bildeten, sondern wertvolle, mitschaffende Elemente im hamburgischen Staats-, Wirtschafts- und Gesellschaftsleben wurden. Wie durch sie dem hamburgischen Handel mit den Niederlanden eine mächtige Aufwärtsentwicklung gesichert wurde, so dankte die Stadt flüchtigen portugiesischen Juden, denen sie um dieselbe Zeit wie den Niederländern ein Asyl gewährte, den Aufschwung ihres Handels mit der pyrenäischen Halbinsel.

Indem Hamburg so seine eigenen Wege ging, indem es seinem Handel neue Bahnen eröffnete und neue besonders geartete Verbindungen anknüpfte, wurde aus ihm der größte deutsche Seehandelsplatz, zugleich ein Platz von internationaler Bedeutung, an dem sich deutsche Interessen mit denen fremder Handelsnationen begegneten. Nun bildete sich aus Hamburg der Stadtstaat von politischer Geltung, dessen Lenkern die schwierige Aufgabe zufiel, das Staatsschiff durch die Klippen der einander häufig widerstrebenden Anforderungen fremder Mächte hindurchzusteuern. Der klugen und geschmeidigen Politik des Rates ist es gelungen, dieser Aufgabe Herr zu werden, bis im Anfange des 19. Jahrhunderts seine Staatskunst an dem ehernen Willen des großen Korsen zerschellte.

Die hamburgische Politik strebte danach, in allen Streitigkeiten und Kriegen der europäischen Mächte die Neutralität der Stadt nach Möglichkeit aufrechtzuerhalten. Sie hat, wenn auch ernste und selbst demütigende Konflikte dabei nicht ausblieben, doch im großen und ganzen in der Verfolgung dieses Ziels ihren Vorteil gefunden. Das zeigte, um ein augenfälliges Beispiel anzuführen, der dreißigjährige Krieg, in dem der Rat, wiewohl er nicht versäumte, die Stadt in verteidigungsfähigen Zustand zu versetzen, mit Erfolg bemüht war, zwischen der kaiserlichen und der protestantischen Partei neutral zu bleiben. Diese Politik, der Hamburg es mit zu danken hatte, daß es von den Schrecknissen des verheerenden Krieges nur wenig merkte, ja daß seine wirtschaftlichen Verhältnisse auch in dieser Zeit sich eher aufwärts entwickelten als zurückgingen, mußte dem Rate um so näher liegen, als eins der Häupter des Protestantismus, der dänische König

Christian IV., ein erbitterter Feind der Stadt war und nicht ohne merkliche Erfolge danach strebte, Hamburgs Handel und Schiffahrt zu unterdrücken, die Hoheit über die Elbe für sich zu erringen und der hamburgischen Freiheit den Todesstoß zu versetzen. Obwohl ein reichskammergerichtliches Urteil im Jahre 1618 die Reichsstandschaft und Reichsunmittelbarkeit der Stadt anerkannte, betonte Christian IV. schärfer als irgendeiner seiner Vorfahren ihre Zugehörigkeit zum Herzogtum Holstein. Er zwang den Rat zu weitgehenden Zugeständnissen. Ebensowenig aber, wie es ihm schließlich gelang, Hamburg von der Elbe zu verdrängen — mit allen Mitteln, unterstützt durch ein am 3. Juni 1628 ihm vom Kaiser erteiltes Privileg suchte es seine Elbstellung zu behaupten —, ebensowenig vermochte er seine gegen die Selbständigkeit der Stadt gerichteten Absichten in die Tat umzusetzen. Auch seinem Enkel Christian V., der die Pläne des Großvaters noch einmal mit aller Energie aufnahm und im Jahre 1686 durch eine Belagerung Hamburg in die höchste Not brachte, gelang sein Vorhaben nicht. Dank der Entschlossenheit der Bürger, dank vor allem dem tatkräftigen Eingreifen des Herzogs von Braunschweig-Lüneburg und des großen Kurfürsten von Brandenburg mußte Christian V. die Belagerung der Stadt aufgeben und auf seine Absicht, sie zu demütigen und zur Erbhuldigung zu zwingen, Verzicht leisten.

Das Attentat des dänischen Königs war um so gefährlicher, als es in einem Augenblick geschah, in dem eine tiefgehende Zwiespältigkeit in der Stadt herrschte. Seitdem im Jahre 1529 die Bürgerschaft in den Kollegien ständige bürgerliche Vertretungen mit bestimmten Rechten und der Aufgabe, die öffentlichen Angelegenheiten zu kontrollieren, geschaffen hatte, war sie unaufhörlich darauf bedacht gewesen, ihre Macht weiter zu stärken und der Verfassung und Verwaltung der Stadt eine immer entschiedenere demokratische Richtung zu geben. Ein sehr wichtiger Schritt auf diesem Wege war die schon erwähnte im Jahre 1563 vollzogene Übertragung der Kämmerei auf acht Bürger gewesen, die notwendigerweise eine Vermehrung des bürgerlichen Einflusses auf allen Gebieten der städtischen Verwaltung zur Folge gehabt hatte. Nach der Mitte des 17. Jahrhunderts setzten rücksichtslose Versuche der Bürgerschaft ein, die Macht in der Stadt an sich zu reißen. Die bürgerlichen Konvente, zu denen ehemals außer den Werkmeistern der Zünfte und den Mitgliedern der Kollegien nur wirklich erbgesessene, d. h. grundbesitzende Bürger Zutritt gehabt hatten, veränderten, um so mehr als der Begriff der Erbgesessenheit unklar geworden war, ihren Charakter. Sie wurden von zahlreichen unberechtigten Elementen besucht und der Schauplatz tumultuarischer Auftritte und zügelloser Angriffe gegen den Rat. Dieser verlor schließlich das Heft aus den Händen und mußte

die Herrschaft im Jahre 1685 mit einer Kommission von dreißig Männern teilen, an deren Spitze Cord Jastram und Hieronymus Snitger, von der Volksgunst getragen, eine Zeitlang als eigentliche Herren der Stadt standen. Es war ihr Verhängnis, daß sie sich in zum mindesten unvorsichtiger Weise mit dänischen Agenten einließen. Das Erscheinen Christians V. vor der Stadt öffnete der Bürgerschaft die Augen und hatte den Sturz und die Hinrichtung der beiden Volksführer zur Folge. Aber der innere Zwist, nur kurze Zeit durch eine Reaktion niedergehalten, brach bald von neuem aus und versetzte die Stadt in einen Zustand krassester Unordnung, wildester Zügellosigkeit, widerwärtigster Treibereien. Erst einer kaiserlichen Kommission unter der Führung des Grafen Hugo Damian von Schönborn gelang es in den Jahren 1708 bis 1712, die Ordnung in der Stadt wiederherzustellen und durch die Ausarbeitung einer neuen Verfassung den Streit zwischen dem Rate und der Bürgerschaft um die oberste Gewalt beizulegen.

Diese Verfassung, die in dem Hauptrezeß vom 15. Oktober 1712 und seinen Beilagen niedergelegt ist, verkündete die berühmte Formel, daß das „Kyrion", die höchste Gewalt, in untrennbarer Verbindung bei dem Rate und der erbgesessenen Bürgerschaft gemeinsam beruhen sollte. Sie setzte im übrigen die Rechte dieser beiden Träger der hamburgischen Souveränität genau fest, traf Bestimmungen über den Begriff und die Zusammensetzung der erbgesessenen Bürgerschaft und stattete, in organischer Weiterbildung des Bestehenden, die zwischen dem Rate und der Bürgerschaft eingeschobenen bürgerlichen Kollegien mit wichtigen staatsrechtlichen Befugnissen aus.

Viel bewundert, hat die Verfassung von 1712, von der gerühmt wurde, daß in ihr die Bedürfnisse eines Stadtstaates einen vollkommenen und harmonischen Ausdruck gefunden hätten, fast anderthalb Jahrhunderte hindurch bestanden und lange Zeit den inneren Frieden in Hamburg gewährleistet. Unter ihrem Schutze hat die Stadt sich im 18. Jahrhundert reich und glücklich entwickelt, obwohl auch in ihm es an äußeren politischen Schwierigkeiten keineswegs gefehlt hat. Der nordische und später der siebenjährige Krieg verursachten wiederholt Konflikte mit einzelnen der beteiligten Mächte und stellten den Rat vor Aufgaben, die sich nicht immer ohne große Opfer und selbst Demütigungen lösen ließen. Das Verhältnis zum kaiserlichen Hofe erlitt mehrfach schwere Trübungen. Vor allem blieben die Beziehungen zu Dänemark sehr gespannt, und die dänischen Zumutungen und Ansprüche bildeten dauernd einen Gegenstand schwerer Sorge für die Leiter der hamburgischen Politik, bis ihnen schließlich gerade in diesem Punkte dank dem Zusammentreffen verschiedener günstiger Umstände ein großer und unerwarteter Erfolg gelang: im Gottorper Vergleich vom 27. Mai 1768 ließen Dänemark und das

Haus Holstein-Gottorp ihre Ansprüche auf die Stadt Hamburg fallen, deren Stellung als freie Reichsstadt nunmehr unbestritten war. Der Vergleich brachte Hamburg überdies in den gegenüber am südlichen Elbufer gelegenen Inseln und Wärdern einen Gebietszuwachs, dessen unschätzbarer Wert für die Erweiterung der Hafenanlagen sich in späteren Zeiten herausstellen sollte.

Das große weltgeschichtliche Ereignis, das dem ausgehenden 18. Jahrhundert den Stempel aufdrückte, die französische Revolution, brachte zwar in einzelnen Kreisen hamburgischer Idealisten die Geister in lebhafte Erregung, ließ aber im übrigen die Bevölkerung kalt und übte auf die verfassungsmäßigen Zustände der Stadt keinen Einfluß aus. Dagegen hatte es zusammen mit dem nordamerikanischen Freiheitskrieg zunächst einen glänzenden Aufschwung des hamburgischen Handels zur Folge. In seiner weiteren Entwicklung aber, besonders seitdem der Kampf, den das revolutionäre Frankreich mit Europa aufnahm, sich immer mehr zu einer Auseinandersetzung mit England zuspitzte, steigerte es die politischen Schwierigkeiten Hamburgs in erdrückendem Maße. Ein Opfer der gegen England gerichteten Politik Napoleons brach die Selbständigkeit der Stadt, die seit der Auflösung des deutschen Reichs im Jahre 1806 ein dem Namen nach völlig souveräner Staat war, in Wirklichkeit aber schon damals unter französischer Vormundschaft stand, schließlich zusammen. Durch Dekret vom 13. Dezember 1810 wurde sie dem französischen Kaiserreich einverleibt, um nun in Jahren der Fremdherrschaft den Kelch bitterster Erfahrungen und Leiden auszukosten. Die im März 1813 mit russischer Hilfe gelungene Abschüttelung des Joches hatte nur kurzen Erfolg. Schon am 30. Mai war Hamburg wieder in den Händen der Franzosen und erst ein volles Jahr später schlug nach einem überaus harten und entbehrungsreichen Winter die endgültige Befreiungsstunde für die erschöpfte, ausgesogene, entvölkerte und verarmte Stadt.

Auf eine mehr als tausendjährige Geschichte konnte sie damals zurückblicken. Wechselvoll genug hatte diese Geschichte sich gestaltet. An großen Schicksalen hatte es nicht gefehlt. Niemals aber, seitdem die ersten Jahrhunderte des Ringens gegen dänische und slavische Eroberungssucht vorüber waren und Hamburg seinen wahren Beruf gefunden hatte, war ihm ein gleich tiefer Fall bereitet worden, wie durch die französische Fremdherrschaft. Allein das Unglück stählte die dem hamburgischen Gemeinwesen innewohnenden Kräfte. Jetzt zeigte sich, was eine große und ruhmvolle Tradition bedeutet, was tief eingewurzelte Liebe zur Heimat gilt, was eine jahrhundertelange Erziehung zur Mitarbeit im Staatsleben und das Festhalten an einem klar erkannten Ziel zu wirken vermögen.

Laß Flammen dich verzehren,
O Hamburg reich und schön,
Man wird in jungen Ehren
Dich Phönix wiedersehn!

Schöner ist nie eine Prophezeiung in Erfüllung gegangen als diese, die Max von Schenkendorf der daniederliegenden Stadt nach dem Ende der Franzosenzeit zurief, denn einer ungeahnten Blüte sollte sie im Laufe des 19. Jahrhunderts entgegengehen.

Gewiß, leidenschaftliche Parteikämpfe innerhalb der hamburgischen Bevölkerung, Reibungen und heftige Auseinandersetzungen mit auswärtigen Gewalten, Hemmungen durch erschütternde Katastrophen sind auch in der Folge nicht ausgeblieben. Wenn trotzdem jener Aufschwung sich vollzog, so wurde das neben der Tüchtigkeit und dem Unternehmungsgeist der hamburgischen Kaufleute dem Umstande verdankt, daß Rat und Bürgerschaft entgegenstehende Schwierigkeiten zu überwinden, die Gunst äußerer Verhältnisse auszunutzen verstanden und daß in entscheidenden Momenten der einsichtige Wille, das Beste der Vaterstadt zu fördern, stets über Sonderwünsche, so heftig sie auch hervorgetreten sein mochten, den Sieg davontrug.

Das große Problem, das das 19. Jahrhundert der inneren hamburgischen Politik stellte, war, „die verjüngenden Keime", die nach einem Ausspruche des Rates „die Weisheit der Väter in die Verfassung gelegt hatte", zu entwickeln, die Verfassung mit den Ideen der Zeit in Einklang zu bringen. Schon vor der Befreiung der Stadt von den Franzosen waren Stimmen laut geworden, die auf eine Abänderung veralteter Vorschriften der Verfassung drangen und diese mit modernem Geiste erfüllt zu sehen wünschten. Aber wenn auch in dem ersten nach dem Abzug der Franzosen gehaltenen Rat- und Bürgerkonvent vom 27. Mai 1814 eine Reorganisationsdeputation niedergesetzt wurde, die in dem sogenannten Testament der Zwanziger dem Rate eine Reihe von Abänderungsvorschlägen überreichte, so blieb doch im wesentlichen alles beim Alten, und die reaktionäre Strömung, die sich sehr bald mit lähmendem Drucke in Deutschland bemerkbar machte, schuf vollends eine ungünstige Atmosphäre für die Durchführung von Neuerungen, wie sie nach dem Erlebnis der Befreiungskriege so manchem Patrioten vorgeschwebt hatten. Erst das furchtbare Unglück des großen Brandes, der in den Tagen vom 5. bis 8. Mai 1842 ein Fünftel der Stadt in Schutt und Asche verwandelte und nach Jahren fast harmlosen Stillebens zum ersten Male wieder die ganze Bevölkerung aufrüttelte und sie vor eine Fülle großer Aufgaben stellte, brachte auch die Verfassungsfrage wieder in Fluß. Indessen konnte der Senat sich auch jetzt nicht entschließen, dem ihm ausgesprochenen Wunsche, bei der Bürgerschaft die Nieder-

setzung einer Kommission zur Prüfung der Verfassung zu beantragen, Folge zu leisten. Dann aber zwangen die Ereignisse des Jahres 1848 ihn, der Einsetzung einer konstituierenden Versammlung seine Zustimmung zu erteilen. Doch gelangte die radikale, rein demokratische Verfassung, die diese Konstituante ausarbeitete, nicht zur Einführung, und auch die gemäßigtere, die sodann von vier Mitgliedern des Senats und fünf der Bürgerschaft in gemeinsamer Arbeit entworfen wurde, vermochte sich nicht durchzusetzen. Erst nach zehnjährigem schwerem Ringen gelang es, das mühevolle Werk zustandezubringen. Am 28. September 1860 wurde die neue Verfassung publiziert. Sie stellte neben den aus lebenslänglichen Mitgliedern bestehenden Senat eine aus Wahlen hervorgehende Bürgerschaft, der die höchste Staatsgewalt mit dem Senate gemeinschaftlich zustehen und die auch bei den Senatswahlen mitwirken sollte. Die Verteilung der Gewalten im hamburgischen Staate fand in der Weise statt, daß dem Senate und der Bürgerschaft die gesetzgebende, dem Senate allein die vollziehende, die gerichtliche aber den Gerichten übertragen wurde. Mit der letzten Bestimmung, die dem Senate auch die ihm bis dahin noch verbliebenen richterlichen Funktionen nahm, war endlich die seit dem Anfange des Jahrhunderts immer wieder erhobene Forderung einer vollständigen Trennung der Justiz von der Verwaltung restlos durchgeführt. Eine andere einschneidende Maßregel traf die Verfassung dadurch, daß sie die seit der Reformation bestehende enge Verbindung zwischen dem Staate und der evangelisch-lutherischen Kirche löste. In einem Gesetz vom 9. Dezember 1870 erhielt diese ihre eigene Verfassung. Dem Staate verblieben außer der Oberaufsicht, die er über sämtliche religiöse Gemeinschaften ausübte, ihr gegenüber nur gewisse Schutzrechte.

Inzwischen hatten sich auch in der äußeren Stellung der Stadt und den mit ihr verknüpften Befugnissen schwerwiegende Wandlungen vollzogen.

In die Wiener Bundesakte vom 8. Juni 1815 aufgenommen, hatte Hamburg seitdem einen souveränen Staat des deutschen Bundes gebildet. Als solcher hatte es wie alle Bundesmitglieder das Recht und die schwere Pflicht behalten, eine selbständige äußere Politik zu treiben, die nur nicht gegen die Sicherheit des Bundes und seiner Angehörigen gerichtet sein durfte. Obwohl es immer wieder hatte empfinden müssen, was es bedeutet, keine wirkliche nationale Macht hinter sich zu haben, hatte es doch namentlich auf dem Gebiete einer dem Handel dienenden Vertragspolitik manche nicht unerhebliche Erfolge buchen können. Dem im Jahre 1825 mit Großbritannien vereinbarten Handelsvertrag folgte eine lange Reihe von Verträgen mit europäischen und außereuropäischen Staaten, die zum Teil dem deutschen Handel ganz neue Wege eröffneten

und als deren letzter der Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Frankreich vom Jahre 1865 zu nennen ist. Die meisten von ihnen hat Hamburg gemeinsam mit Lübeck und Bremen abgeschlossen. Diese drei Städte betrachteten sich als Erben der im 17. Jahrhundert auseinander gefallenen Hanse. Die hansischen Traditionen waren in ihnen niemals erloschen und hatten ihr Gemeinschaftsgefühl gestärkt, seitdem die Not der Franzosenzeit ihnen gleiche Schicksale bereitet und seitdem zuerst die Auflösung des deutschen Reiches, dann ihre Aufnahme als souveräne Glieder in den deutschen Bund ihnen gezeigt hatte, wie wichtig es für sie als kleine Staaten sei, sich zur Vertretung gemeinsamer Interessen zusammenzuschließen.

Der Sorge um eine eigene auswärtige Politik sahen die Städte sich überhoben, als die deutsche Einheit, lange ein Traum, zur Wirklichkeit wurde. Die Notwendigkeit, in den Wandlungen der Einheitsbewegung Stellung zu der Politik des Bundes und der beiden deutschen Großmächte zu nehmen, hatte die führenden hamburgischen Politiker in den Jahrzehnten, die diesem Ereignis vorangegangen waren, vor schwierige und häufig recht unerfreuliche Aufgaben gestellt. An der Sehnsucht, das große Ziel zu erreichen, hatte es auch in Hamburg niemals gefehlt. Sie war 1848 und ganz besonders bei Gelegenheit der Schillerfeier im Jahre 1859 zu ergreifendem Ausdruck gelangt. Die Wege aber, die schließlich zu der Einigung führten, fanden nicht durchweg die Billigung Hamburgs. Zu dem von Preußen ins Leben gerufenen deutschen Zollverein, der eine wichtige Rolle in der deutschen Einheitsbewegung gespielt hat, stand Hamburg aus wirtschaftlichen und handelspolitischen Gründen in einem natürlichem Gegensatz, und die großdeutschen Sympathien, die in der hamburgischen Bevölkerung herrschten, erfuhren noch im Jahre 1857 dadurch eine mächtige Stärkung, daß Österreich seine hilfreiche Hand ausstreckte, um die Stadt vor den verderblichen Folgen einer schweren Handelskrisis zu bewahren. Trotzdem traten Senat und Bürgerschaft 1866 in dem Konflikte zwischen den beiden deutschen Großmächten nach anfänglichem Schwanken auf die Seite Preußens und retteten dadurch die staatliche Selbständigkeit Hamburgs in den norddeutschen Bund und das im Jahre 1871 ihm folgende deutsche Kaiserreich hinüber. Die Verfassung des neuen Reiches räumte der ihm als Bundesstaat angehörenden freien und Hansestadt Hamburg insofern ein Sonderrecht ein, als sie ihr die Befugnis zugestand, als Freihafen außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze zu bleiben, bis sie ihren Einschluß beantragen würde. Erst der 29. Oktober 1888, an dem sie unter Beibehaltung eines Freihafenbezirks in das deutsche Zollgebiet eintrat, hat diesem Zustand ein Ende gemacht und eine störende Schranke beseitigt, die bis dahin zwischen Hamburg und dem Reiche noch bestand.

Mit Genugtuung konnte die Stadt damals auf die bedeutsame Entwicklung zurückblicken, die sie in den sieben Jahrzehnten seit dem Ende der Franzosenzeit durchgemacht hatte. Ihre Bevölkerung, die im Jahre 1815, auf das ganze Staatsgebiet berechnet, etwa 120000 Seelen betragen hatte, war um das vier- bis fünffache, der Raumgehalt ihrer Schiffe seit dem vierten Jahrzehnt des Jahrhunderts fast um das dreizehnfache, das Gewicht der jährlichen Ein- und Ausfuhr seit dem Jahre 1850 um mehr als das siebenfache gestiegen.

Und doch wurde das alles in den Schatten gestellt durch den glänzenden wirtschaftlichen Aufschwung, den Hamburg in dem Vierteljahrhundert nach dem Zollanschluß erlebte. Ihm haben auch so schwere Störungen, wie die unheilvolle Choleraepidemie im Jahre 1892 und der gewaltige Hafenarbeiterstreik in den Jahren 1897 und 98, die der Stadt blutige Wunden schlugen, nur auf kurze Zeit unterbrechen können, denn überraschend schnell hat sie diese Katastrophen überwunden und sich von ihnen erholt. Unablässig und erfolgreich hat sie an der Aufgabe gearbeitet, Deutschland den ersten Seehafen des Kontinents zu erhalten. Dieses Ziel zu erreichen, bedurfte es nicht nur kaufmännischer Tüchtigkeit, nicht nur technischen Könnens, sondern nach wie vor auch politischer Köpfe, die die Fähigkeit besaßen, in Verhandlungen zäh und klug das Mögliche zu erkennen und durchzusetzen. Die mit Preußen abgeschlossenen Staatsverträge vom 19. Dezember 1896 und 14. November 1908, die die Strom- und Schiffahrtsverhältnisse auf der Elbe regelten, für eine Verbesserung des Fahrwassers sorgten und Hamburg die Möglichkeit gaben, seine Häfen zu erweitern, legten Zeugnis davon ab, daß es der Stadt nicht an führenden Männern gebrach, die es verstanden, ihren Handelsbedürfnissen, die richtig gesehen mit denen Deutschlands zusammenfielen, gerecht zu werden.

So, dem deutschen Kaiserreich als wertvolles Glied fest eingefügt, im Innern dank einer gewiß nicht fehlerlosen, aber verständigen und entwicklungsfähigen Verfassung geordneter Zustände sich erfreuend, bestrebt, immer weitere Kreise zur Mitarbeit an den Aufgaben des Staates heranzuziehen, schien Hamburg bei steigendem Wohlstand seiner Bevölkerung einer ferneren glücklichen Zukunft entgegenzugehen. Da brach der Weltkrieg aus, und seine entsetzlichen Folgen vernichteten, was Generationen geschaffen hatten. Hamburgs Handelsblüte ist geknickt, sein inneres Leben gestört, seine Zukunft schwarz verhüllt. In diesem Elend kann die schicksalsreiche hamburgische Geschichte als Trösterin dienen. Ein Blick auf sie stärkt das Vertrauen, daß es der Stadt dank ihren natürlichen Vorzügen und der Betriebsamkeit ihrer Bevölkerung gelingen werde, wie aus so vielen anderen auch aus der gegenwärtigen Krisis dereinst siegreich und neu gekräftigt hervorzugehen.

ENTWICKLUNG DES STADTBILDES

VON OBERBAUDIREKTOR PROF. DR. FRITZ SCHUMACHER

Wenn man von der Entwickelung eines Stadtbildes spricht, handelt es sich um die Vereinigung, die sich im Laufe der Zeit aus der Natur-Anlage eines Stückes Welt mit ihrer technischen Ausgestaltung vollzogen hat. Die Gegebenheiten der Natur spielen dabei in der Regel, insbesondere wo es sich um Städte an den großen Wasserläufen handelt, eine entscheidende Rolle.

Blickt man auf die Stadt Hamburg, so scheint das auch in hohem Maße der Fall zu sein; sieht man aber etwas tiefer in den Gang des historischen Entstehens herein, so erkennt man bald, daß das nur in einem ganz besonderen Sinne zu verstehen ist. Was uns heute als Natur-Vorbedingung der Stadt Hamburg erscheint hat mit den Gegebenheiten der Natur, die einst bestanden, als die Stadt im 9. Jahrhundert gegründet wurde, gar nichts mehr gemein. Alles, was heute an Elementen der Natur in die Wirkungen dieser Stadt hereinspielt, ist von ihr selbst künstlich geschaffen. Sie ist wie vielleicht keine andere Großstadt ganz und gar ein Produkt der technischen Energie ihrer Bewohner.

Ursprünglich lag Hamburg gar nicht an der Elbe; es lag an der Alster und hat die Elbe erst künstlich in unermüdlicher Arbeit an sich herangezogen. Ursprünglich spielte die Alster keine ausschlaggebende Rolle im Stadtbilde: sie ist erst künstlich zur beherrschenden Wasserfläche des ganzen Stadtinnern gemacht worden.

Keiner der Wasserläufe, die heute mit dieser Stadt in irgendwelcher Beziehung stehen, hatseine ursprüngliche Form behalten; alle sind erst durch Menschenhand in das Bett gebracht, das sie heute füllen. Hamburg hat sich seine Natur selbst geschaffen.

Ursprünglich bildete die Elbe bei Hamburg einen tiefen Meerbusen von etwa 8½ km Breite. In dieser Bucht lagerten sich zuerst Sinkstoffe ab, die durch Eindeichungen und Aufhöhungen der Überschwemmung durch die Flut entzogen wurden. So bildete sich neben dem hochgelegenen Siedlungsland der Geest die angeschwemmte Marsch, und die charakteristischste Eigentümlichkeit des landfesten Teiles der Stadt Hamburg trat in die Erscheinung: es ist eine Stadt, die, trotzdem sie in ganz flachem Lande liegt, in zwei verschiedenen Höhenlagen erbaut ist; da, wo Marsch und Geest sich berühren, stoßen wir auf einen jähen ca. 5 m tiefen Absturz.

Die ganzen Stadtteile, die auf Marschboden entstanden, sind mit unendlicher Mühsal auf tiefgegründetem Pfahlwerk standfest gemacht. Die Hälfte der Baukonstruktion steckt unter der Erde, wie in Venedig.

Ist so das Land als benutzbare Fläche vom Menschen der Natur zäh abgerungen, so gilt vom Wasser als benutzbarer Fläche das gleiche.

Der erste Anlauf zum eigentümlichen Wassercharakter des jetzigen Hamburg, der auf dem Gegensatz des ernsthaft fließenden Stromes der Elbe und des heiteren Binnensee-Eindrucks der Alster beruht, wird im 12. Jahrhundert gemacht: die Schauenburger Grafen errichten 1124 in der Gegend des jetzigen Burstah einen Damm und gliedern so das Gewirr der kleinen Wasserläufe, an dem Hamburg liegt, in einen Teil, der Ebbe und Flut untertan bleibt und in einen Teil, der zum festen Gewässer wird. Der erste Hafen lag im 12. Jahrhundert weit vom jetzigen Elblauf in der Alster. [1]

Sieben Jahrhunderte lang seit seiner Gründung begnügte sich Hamburg mit der Alsterlage. Erst 1550 wird vermittels des Durchstiches der zwischengelagerten Insel die Elbe für Hamburg gewonnen: die Einfahrt des Hafens liegt nunmehr am Fahrwasser der Elbe. Nun folgte am neueroberten Strom Umgestaltung auf Umgestaltung. Arme des Wassers werden umgeleitet oder trocken gelegt, verbreitert oder kunstvoll beeinflußt in unablässigem Ringen um die Tiefhaltung des Fahrwassers, an das die Zeit immer größere Ansprüche stellt: ein großartiges Schauspiel menschlicher Tatkraft und Beharrlichkeit. Dann erfolgten Einschnitte in das flache Land, die den malerisch gewundenen Lauf des Stromes mit einem System streng technisch gebildeter Hafenbecken und Kaianlagen umgeben: ein großartiges Schauspiel technischer Gestaltungskraft.

Neben diesem noch heute in ständigem Fluß befindlichen Prozeß einer organisch sich weiterentwickelnden Umformung eines Stückes Welt zur mächtigen Maschine eines Hafens geht nun ein zweiter Wasservorgang mehr idyllischer Natur einher.

Nachdem die Alster als Hafen entthront war, fristete sie durchaus nicht ein stilles Dasein, sondern begann nach anderer Richtung hin eine Entwickelung, die in mancher Hinsicht im Gefüge der Stadt nicht weniger wichtig wurde wie die der Elbe. Der Abschluß des Alsterlaufes durch einen Deich im 12. Jahrhundert führte zu einer künstlichen Aufstauung des unscheinbaren kleinen Gewässers zu einer stattlichen Wasserfläche, die Hand in Hand mit dem Bedürfnis des auf dem Deiche angesiedelten Mühlenbetriebes in ihrer Ausdehnung wechselte. Die alten Karten zeigen, daß sie vom 13. bis 16. Jahrhundert in Form und Umfang ziemlich gleich bleibt. Erst als im 17. Jahrhundert der ganze Charakter der Stadt sich dadurch entscheidend ändert, daß ein Ring mächtiger Festungswerke sich um das bis dahin lose Gebilde als fester

[1] *Siehe »Hamburg und seine Bauten«, Melhop. Historisch-topographische Übersicht.*

Panzer zieht, übt diese Umgestaltung auch auf die Physiognomie der Wasserfläche einen tiefgreifenden Einfluß aus: der Kranz der Bastionen wird quer durch das Wasser gezogen, und es gliedert sich nun in einen weiträumigen See und ein enger umschlossenes fast quadratisches Becken: Außenalster und Binnenalster sondern sich voneinander. Damit ist ein entscheidender Schritt für den Teil des Bildes der Stadt getan, der in seiner Art einzigartig ist.

Das Ergebnis dieses seltsamen Umformungsprozesses von Wasser und von Land, der eine Eigentümlichkeit der Stadt Hamburg ist, wird nun gefaßt von einem architektonischen Rahmen, der natürlich im Wandel der Zeiten einen sehr elastischen Charakter aufweist. Seine Entwickelung tritt uns heute Lebenden noch aus einem anderen Grunde nur in sehr verwischten Linien entgegen: die Stadt ist in seltenem Maße Zerstörungen und Bränden ausgesetzt gewesen, und die kargen Reste haben absichtliche Niederlegungen aus wirtschaftlichen, verkehrstechnischen und hygienischen Gründen noch mehr verkleinert.

So kommt es, daß auch die Architektur heute nur verhältnismäßig wenig vom alten Hamburg erzählt. Am deutlichsten sprechen wohl die Kirchen von früheren Zeiten, deren fünf Türme das Stadtbild in überaus reizvoller Verteilung beherrschen. Das Panorama dieses Stadtbildes genießt man in Hamburg infolge der großen inneren Wasserflächen nicht nur, wie in den meisten sonstigen Städten, wenn man die Stadt von außerhalb betrachtet, sondern es entfaltet sich auch im Innern an vielen Stellen als besondere Schönheit.

Die fünf Hauptkirchen der Stadt sind der Gründung nach alte Gotteshäuser, als äußere Erscheinung sind sie nicht so alt, wie man im ersten Augenblick ihrem Stilcharakter nach vermuten mag. Drei von ihnen sind erst im neunzehnten und zwanzigsten Jahrhundert in der jetzigen Form der Asche entstiegen, und die wirklich älteste Erscheinung unter ihnen sieht nicht so aus, als ob sie es wäre. Es ist die im 13. Jahrhundert gegründete St. Katharinenkirche, ein frühgotischer Bau, der im Stadtbilde durch einen phantasievoll durchgebildeten Renaissance-Turm wirkt. Diesen erbaute 1603, als der alte Turm abbrannte, Meister Peter Marquard, der Hamburg drei der schönsten Türme schenkte, von denen nur dieser erhalten ist.

Aus der Zeit ihrer heutigen Stilformen stammt auch die Jacobi-Kirche, die in den wesentlichsten Teilen der uns erhaltenen Gestalt den Jahren 1354 bis 1391 angehört, wäh end das der Gründung nach und auch seiner äußeren Wirkung nach älteste Hamburger Gotteshaus, die Petrikirche, im Jahre 1843 nach dem großen Brande durch Chateauneuf so gut wie ganz neu aufgebaut werden mußte. Diese Neuschöpfung hat, ohne sich sklavisch an das Vorbild zu halten, ganz den Geist der alten

norddeutschen Backsteindome getroffen. Trotz aller Schlichtheit und Neuheit ist sie ein ehrwürdiger Mittelpunkt der alten Stadt geworden. Ungeachtet des weit größeren Aufgebots von künstlerischen Mitteln ist es der etwa gleichzeitig aus dem Schutt des großen Brandes entstiegenen Nikolaikirche nicht gelungen, den Hauch der Unmittelbarkeit zu erfassen. Der Engländer Scott zeigt in ihr eine virtuose aber etwas kühle Beherrschung der gotischen Formensprache, die in dieser akademischen Werksteinprägung dem Norden fremd ist.

Weit mehr im alten Geiste ist die Michaeliskirche aus dem Brande wieder hervorgegangen, der sie 1906 niederlegte. Ihr Innenraum war wohl die bedeutendste architektonische Leistung, die das alte Hamburg hervorgebracht hat. Prey und Sonnin hatten in ihm um 1750 eine der glänzendsten Lösungen des Problems der protestantischen Predigtkirche geschaffen, einen Zentralraum für 3000 Personen von schönsten Verhältnissen und reifster Durchbildung. Dieser Innenraum ist fast unverändert wieder entstanden. Er hat in Hamburg einen interessanten Vorläufer in der St. Georger Dreifaltigkeitskirche, die Prey wenige Jahre vorher erbaut hat: Ein überaus feinsinniges kleines Werk, dessen Innenraum zu den besten protestantischen Predigträumen zu rechnen ist. Neben der Katharinenkirche ist sie wohl das künstlerisch wertvollste alte Monument, das Hamburg besitzt.

Neben diesen Kirchen ist die Stadt nicht reich an öffentlichen Profanbauten, die historischen Charakter tragen, weil der große Brand von 1842 gerade den Teil zerstörte, in dem sich um das Rathaus herum die Hauptbauten früherer Jahrhunderte gruppierten. So gehören denn Bauten wie das stattliche alte Waisenhaus in der Admiralitätstraße schon zu ihren architektonischen Würdenträgern. Suchen wir nach Zeugen für das Hamburg vor dem Brande, so rücken neben diesen Bau von 1781 bereits Bauwerke des 19. Jahrhunderts, wie das Stadttheater, eine inzwischen stark umgebaute Schöpfung Schinkels, oder das 1837 von Wimmel und Forsmann erbaute Johanneum, oder das Mittelstück der Börse, das die gleichen Architekten 1839 zu errichten begannen.

Man sieht, wir hätten nur sehr karge Anhaltspunkte über das alte Hamburg, wenn es nicht die Eigentümlichkeit dieser Stadt wäre, daß für ihr architektonisches Gesicht von jeher das Bürgerhaus der maßgebende Faktor gewesen ist. Von Zeugen seiner charakteristischen Entwickelung ist die ganze ältere Stadt noch durchsetzt.

Ursprünglich war die Stadt eine Holzstadt. Fachwerkbauten, mit denen die Schwierigkeiten des Untergrundes am leichtesten zu überwinden waren, standen in enggeschlossenen Gruppen aneinandergedrängt. Denn das Gelände der zwischen den Wasserläufen der Kanäle, die Flete genannt werden, liegenden Wohn-

inseln wurde in schmale lange Streifen aufgeteilt, so daß an den Straßen und Wasserläufen lauter hohe schmale Giebel einer neben dem anderen entstanden. In mittelalterlicher Zeit wurde in den reicheren Vierteln aus dieser Holzstadt eine Backsteinstadt. Man begann die Straßenfronten der Fachwerkhäuser in Backsteinen massiv aufzuführen. Diese massive Mauer lag vor dem Dachdreieck und fand ihren Abschluß in abgetreppten Abstufungen. In der Renaissancezeit, als der wachsende Reichtum das Bedürfnis fühlte, sich im Schmuck zu zeigen, knüpfte der Ziertrieb an diese Giebelabstufungen vorzugsweise an. Unter dem Einfluß über Bremen auftretender holländischer Vorbilder begann man die Silhouette des Giebels durch Heranziehung von Werksteinformen reicher zu beleben, und dies Bestreben steigerte sich während der Barockzeit zu kühn geschwungenen volutenartigen Bildungen, die den Hamburger Kaufmannshäusern ein überaus stattliches Gepräge geben. Im Grimm, Cremon und der Katharinenstraße kann man noch manche Zeugen dieser reichen Entwickelung sehen. Der Werkstein bemächtigt sich allmählich der meisten architektonisch betonten Teile, vor allem die Portale werden zu Schmuckstücken der Steinmetzkunst. Aus der Backsteinstadt ist eine Stadt geworden, der eine feine Mischung von Backstein und Werkstein den Stempel aufdrückt. In diesen Eindruck reißt dann der große Brand von 1842 an maßgebendster Stelle eine empfindliche Lücke, und was hier neu entstand, war eine Stadt ganz anderer Art als die verschwundene. An die Stelle der malerisch gegiebelten, farbig belebten Straßen traten Zeilen von gradlinig abgeschlossenen hellen Häusern von antikischem Charakter. Hamburg ist zu einer Putz-Stadt geworden.

Noch heute kann man die Zonen dieser in ganz verschiedenem Materialcharakter erbauten Stadtgebiete sich deutlich voneinander scheiden sehen.

Jede hatte ihren besonderen Reiz, denn auch die Putzstadt, die aus dem großen Brand von 1842 hervortauchte, trug in ihrer kühlen Vornehmheit ein höchst einheitliches und würdiges Gepräge. Ihr Entstehen bedeutet aber nicht nur für den architektonischen Charakter eine völlig neue Note, auch der Bebauungsplan, der in ihr seine Verwirklichung fand, war eine ganz neue Tat. Erst jetzt erhielt der Kern der Stadt jenes Gepräge, das für das gegenwärtige Hamburg maßgebend ist.

An der Stelle, wo jetzt das Kaiserdenkmal steht, war 1842 noch ein unregelmäßig sich weitendes Wasserbecken, in dem Schiffe lagen; ein Damm trennte es von dem Becken der Binnenalster, dessen eine Seite von einem Gewirr von Häusern abgeschlossen wurde, die unmittelbar aus dem Wasser emporstiegen.

Erst die Kommission, die unter Chateauneufs Vorsitz unter Benutzung von Studien des Ingenieurs Lindley und Gottfried

Sempers den Plan für den Wiederaufbau herstellte, ließ den Alsterdamm entstehen und damit das rings von Promenaden umgebene heutige Becken. Erst sie gestaltete die feine Form der von Arkaden begleiteten „Kleinen Alster" und schuf den wirkungsvollen Einblick vom Jungfernstieg auf den Rathausplatz und das anschließende festliche Bautengefüge von Rathaus und Börse. Das Motiv, das damit als Kernstück Hamburgs entstand, zeigt den gleichen städtebaulichen Gedanken wie der Markusplatz in Venedig, eine hakenförmige Platzform, deren kleinerer Schenkel sich frei zum Wasser öffnet. Leider hat die Stellung und architektonische Ausbildung des Kaiser-Wilhelm-Denkmals diesen schönen Platzgedanken später wesentlich gestört.

Auch sonst hat die Architektur-Epoche, die etwa mit den siebziger Jahren beginnt, vieles getan, um den einheitlichen Charakter der früheren Stadt zu verwischen. Je lebendiger ein Gemeinwesen war, um so mehr hat es in jener Zeit von der Unsicherheit leiden müssen, mit der die Architektur in allen Stilarten herumprobierte und alle nur erdenklichen Baumaterialien durcheinandermischte.

Im allgemeinen herrscht in dieser Zeit des stilistischen Tastens der Renaissance-Charakter vor. In Postgebäuden, Banken und Museen sehen wir meist ein italienisierendes Gepräge, eine Richtung, die schließlich im Palast des Oberlandesgerichtes ihren Gipfelpunkt findet. Daneben geht ein Streben nach deutscher Renaissance, das beispielsweise in den beiden anderen Gerichtsgebäuden vorwaltet, und das im stattlichen neuen Rathause seinen höchsten Ausdruck erreicht. In reichster Gliederung durchgeführt ist dieser Bau ein stolzes Symbol von Hamburgs Lebenskraft. Da es ganz in Werkstein ausgeführt ist, fehlt ihm der Zusammenhang mit dem in Hamburg bodenständig entwickelten Charakter. Dieser ist an den Backstein gebunden, dessen Pflege in Hamburg eine Zeitlang stark zurücktritt, wenn sie auch nie ganz abreißt. Nach dem Brande von 1842 trat der Backstein im Gebäude der Patriotischen Gesellschaft und vor allem im alten Postgebäude charaktervoll hervor, dann folgt eine Periode, in der unter hannoverschem Einfluß die Ursprünglichkeit des Materialcharakters und der Formengebung mehr und mehr verschwindet. Manche neuere Kirchen sind dafür ein Zeugnis. Allmählich erst sucht man Anschluß an alte hamburgische Überlieferung. Der Bau der Musikhalle und manche Bauten des Staates aus dem ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts, wie die Navigationsschule und das Steuergebäude am Rödingsmarkt, sind dafür Beispiele. Aber die Großstadtaufgaben ließen es nicht zu, daß die Backsteinsprache in dieser absichtlich historischen Gebundenheit blieb; allmählich setzte sich in den Bauten des Staates und manchem bedeutsamen Geschäftshause eine freiere Auffassung der Backstein-Behandlung durch, die gegenwärtig auf dem Wege ist, eine für Hamburgs

Eigenart bezeichnende und zugleich für neuzeitliche Großstadtaufgaben brauchbare Architektursprache zu entwickeln.

Es ist bemerkenswert, daß sowohl die Villen der letztene Jahr als auch die zahlreichen neueren Schulbauten, die hauptsächlichen Kontorhäuser der Mönckebergstraße als auch das Gewerbehaus und die staatlichen Verwaltungsgebäude, das Lotsenhaus am Eingang des Hafens und die Kunstgewerbeschule am Kuhmühlenteich den gleichen Geist einer norddeutsch anmutenden freien Backstein-Behandlung atmen. Einen zusammenfassenden Ausdruck wird diese Strömung im Museum für Hamburgische Geschichte finden.

Aber wir dürfen nicht nur von den öffentlichen Gebäuden sprechen, wenn wir uns das Wesen des Hamburger Architekturbildes vergegenwärtigen wollen: noch heute liegt vielleicht sein wichtigster Teil in der Entwicklung des Bürgerhauses. Hier ist vom Alt-Hamburger Typus wenig in unsere Zeit hinübergenommen, und das hängt mit einem Vorgang zusammen, der für die moderne Großstadt von typischer und scharf einschneidender Bedeutung ist. Die Verbindung von Geschäftshaus und Wohnhaus, die das Wesen des alten Bürgerhauses auszumachen pflegte, hört völlig auf, und beide werden zu ganz spezialistischen Gebilden. Für das Geschäft entsteht eine eigene Gebäudegattung, das Kontorhaus, ein Bauwerk, das ganz im Gegensatz zu den einfachen kleinen, niedrigen Kontoren früherer Zeit aus den weitgehendsten Ansprüchen an Luft, Licht, Bequemlichkeit, ja vielfach auch an repräsentativem Luxus geboren ist. Demgemäß ist es in der Regel ein Eisenbetonbau mit schmalen Fensterpfeilern und großen Fensterflächen; außen ist es inkrustiert mit Werkstein oder mit keramischen Baustoffen, wobei oftmals höchst interessante Versuche mit farbigem Steinzeug entstanden sind. Innen greift die Inkrustation oft zu kostbarem Marmor und einer Fülle von Fliesen. Um die verschiedensten Teilungsmöglichkeiten zu gestatten, ist der Bau meist in ein immer wiederkehrendes Achsensystem aufgeteilt, so daß ein ganz besonderer, vertikal beherrschter Typus entsteht, der für das modernste Hamburg charakteristisch wird.

Die gleiche Spezialisierung, die sich für die Zwecke des Geschäftes zeigt, zeigt sich nun auch für die Zwecke des Wohnens. Es dürfte in Deutschland wenige Privathäuser geben, die den Apparat der modernen Lebenskultur so vollkommen entwickelt haben, wie die vornehmen neueren Wohnhäuser, die in einem Kranz schöner Gärten besonders um die Alster herum liegen. Der Stolz des Hamburger Hauses ist das Wirtschaftsgeschoß und seine Tugend eine an Holland gemahnende Gepflegtheit, die in der schweren Luft besonders wohltut. Außerhalb der Villenbezirke hat sich in den Vorstädten leider das typische Bild der neueren Großstadt, die Zinshaus-Straße in weiten Teilen entwickelt und nur die zahl-

3 - Rathaus und Alsterarkaden



4 - Kontorhäuser in der Mönckebergstraße

reichen Wasserarme und der reichliche Baumschmuck machen diesen Eindruck vielleicht etwas weniger auffallend, als anderwärts.

Heute hat Hamburg die Gefahr der mangelhaften Lösung der großstädtischen Wohnungsfrage voll erkannt und daraus weitgehende praktische Schlüsse gezogen. In den großen Gebieten seiner Wohngegend, die sich im Norden der Stadt erstrecken, wird nach neueren Bebauungsplänen die hochgetürmte Mietskaserne ganz verschwinden, Die höchste zulässige Bebauung beträgt 2 Obergeschosse und alle lichtraubenden Hinterflügel sind verboten. Weiter entfernt an der Peripherie der Stadt hat der Staat sogar begonnen, umfangreiche Kleinhaussiedelungen in größeren Gemüsegärten anzulegen, so daß die künftige Wohnentwickelung der Stadt ganz anderen Charakter tragen wird, wie die der letzten Jahrzehnte.

Vor allem aber hat Hamburg, gewarnt durch die Cholera-Epidemie des Jahres 1892, frühzeitig begonnen, die alten ungesunden Wohnverhältnisse seiner inneren Stadt umzugestalten. Schon die Bauten des Zollanschlusses hatten einen beträchtlichen Teil der veralteten Wohnquartiere verschwinden lassen, aber die systematische Lösung der Riesenaufgabe begann erst, als man zunächst das ganze Viertel verwinkelter Gassen zwischen der Michaeliskirche und dem Hafen niederlegte und hier an höher gelegten, dem Einfluß der Sturmflut entzogenen Straßen solide Wohnungen entstanden.

Ein zweiter Abschnitt dieses großartigen Sanierungswerkes begann 1909, als man Hand in Hand mit der Anlage der neuen Hoch- und Untergrundbahn den Durchbruch der Mönckebergstraße zwischen dem Rathausmarkt und dem neuerbauten Hauptbahnhof vollzog. Damit verschwand ein besonders winkliger und gefährlich gewordener Stadtteil und machte einer Prachtstraße Platz, die in wenigen Jahren aus der Erde schoß.

Als man die anschließenden zum Hafen hin sich erstreckenden Stadtteile eben niedergelegt hatte, um auch hier ein großes neues Stadtviertel zu schaffen, unterbrach der Krieg dieses große Unternehmen.

So sind mannigfache Ansätze gemacht, um die Großstadt, deren Schäden wir ja erst allmählich bewußt zu überblicken gelernt haben, hygienischer zu machen.

Diesem wichtigen Zweck dient vor allem auch die Grünanlagen-Politik der Stadt, denn es ist klar, daß eine Siedelung, die viele Etagenhäuser aufweist, besonders eifrig darauf bedacht sein muß, den Gartenlosen Ersatz in öffentlichen Anlagen zu bieten.

Die natürliche Entwickelung hat für Hamburg in dieser Hinsicht besonders günstige Verhältnisse geschaffen. Das große von reizvollen Anlagen umzogene Alsterbecken liegt wie ein riesiger Park

in Hamburgs Herzen und gewährt Sport- und Erholungsmöglichkeiten, wie sie nicht leicht von einer Stadt zum zweitenmale geschaffen werden können. Mit diesem glänzenden Mittelstück verbindet sich der Zug der Grünanlagen, der aus den alten Befestigungswällen entstanden ist. Er reicht bis zum Hafen, wo jetzt das riesige Granitbild Bismarcks ihm einen monumentalen Abschluß gibt. An diesen Kranz der Wälle schließt sich das große für gelegentliche Veranstaltungen freigehaltene Heiligengeistfeld und weiter im Zentrum der Botanische und Zoologische Garten, die durch eine Gruppe alter, nicht mehr benutzter Friedhöfe zu einem großen Grünkomplex zusammengehalten werden. Dicht dabei öffnet sich einer der reizvollsten Grüneindrücke, die eine heutige Großstadt besitzen dürfte, die Dammtorwiesen, die zwischen Reihen mächtiger Bäume dem Volk beliebte Spiel- und Lagerstätten bieten.

Kleinere Parks und Spielplätze sind in der ganzen Stadt verstreut, aber bis 1909 entbehrten die Vorstädte eines Erholungsmittelpunktes. Der ist inzwischen in dem neuen Stadtpark geschaffen, einem Volkspark von über 2 km Längsentwickelung, der Volkswiese, Wasserflächen, Spielplätze mannigfachster Art, eine Sportarena und die verschiedensten Erholungsstätten zu einem grünen Gefüge vereinigt. Den Endpunkt einer großen vom Hauptrestaurant aus entwickelten Achse bildet ein mächtiger Wasserturm, der, mit zwei anderen derartigen Bauten zusammen, dem Bild der neuen Teile der Stadt fernhin wirkende neue Betonung gegeben hat. Sehr erfreulich ist, daß auch im Süden durch die Umgestaltung des altberühmten Hammer-Hofes zum öffentlichen Park ein grüner Mittelpunkt geschaffen ist.

Spricht man in Hamburg von Grünanlagen, so darf man auch seinen großen Zentral-Friedhof in Ohlsdorf nicht vergessen, der so angelegt ist, daß er in der Tat der Bevölkerung als sehr besuchter Park dient. Er wird künftig durch die Kanalisierung des oberen Alsterlaufes, die sich von einem Grünstreif begleitet quer durch das nördliche Hamburger Gebiet zieht, inniger mit dem System der ganzen Anlagen der Stadt und ihren Wohndistrikten verbunden sein.

Es ist nicht möglich, in diesem knappen Rahmen auch nur annähernd ein wirkliches Bild davon zu geben, wie sich eine zähe, niemals rastende Bevölkerung ein Stück Welt zur Wohnstätte umgeschaffen hat. Aus offenem Land sieht man allmählich in stetem Wechsel einen Organismus werden, der versucht, immer vollkommener den steigenden Anforderungen des Handels, des Verkehrs, und des täglichen Lebens Herr zu werden. Diese Anforderungen haben sich durch das ungeheure Zusammenballen der Menschen in den großen Städten während des letzten halben Jahrhunderts so kompliziert, daß sie dem organisierenden Geiste der

Menschen schier übermäßige Anforderungen stellten. Daß er es nicht sogleich vermochte, technische und künstlerische Erfordernisse zu restloser Harmonie miteinander zu verbinden, ist nicht verwunderlich. Er hat inzwischen die Notwendigkeit, dieses Ziel zu erstreben, deutlich erkannt und Hamburg ist auf dem besten Wege, alle Kraft zu seiner Erreichung einzusetzen. Es wird die Energie, die es bisher trotz aller Schicksalsschläge stets bewiesen hat, sicherlich nach dieser Richtung entfalten.

DER HAFEN

VON BAUDIREKTOR WENDEMUTH

In der Entwicklung des Verkehrslebens der Völker hat seit etwa der Mitte des vorigen Jahrhunderts ein bedeutsamer Aufstieg eingesetzt. Seine Ursachen sind in der Steigerung der allgemeinen kulturellen Leistungen und Bedürfnisse zu suchen, seine Mittel in einer Reihe entscheidender Fortschritte der Technik. Je lebhafter damit der Güteraustausch zwischen den gewerbefleißigen Gegenden des Rohstoffbedarfs und den gesegneten Ländern der Rohstofferzeugung wurde, je höher Handel und Verkehrsgeschäft einander gegenseitig emporschraubten, um so bunter und wechselvoller mußte das Leben an den Plätzen der Erde werden, denen die Aufgabe zufiel, diesen Verkehr zu leiten und seine Fäden zu verknüpfen: in den rasch emporblühenden Hafenstädten. Nicht nur die Verkehrsgröße nahm mit diesem allgemeinen Aufstieg zu, auch seine Ausgestaltung gewann wesentlich andere Formen. Die großen, beherrschenden Weltstapelplätze verloren an Bedeutung und hatten gegen die aufstrebenden Umschlaghäfen, die in größerer Nähe der Hauptversorgungsgebiete liegen, den Wettkampf aufzunehmen. Der Massenstrom an Gütern floß in steigendem Maße unmittelbar den Ländern zu, die fortan in der Fabrikaterzeugung eine führende Rolle spielten. Und in der anderen Richtung mußten diese neuen Industrieländer ihre Einfuhrhäfen zugleich für die Ausfuhr ihrer gewerblichen Erzeugnisse ausbauen. So traten neben den Jahrhunderte alten Handels- und Stapelplätzen der Welt die europäischen Festlandshäfen in den Vordergrund, die durch ihre geographische Lage und ihren Unternehmungsgeist dazu in erster Linie berufen waren.

Daß das vor 50 Jahren neugeeinte Deutschland an dieser Entwicklung in hervorragendem Maße Anteil nahm, hatte es zum Teil seiner Lage im Herzen Europas zu danken. Schon lange aber hatten die deutschen Hansestädte den Aufschwung seiner Welthandelsbedeutung kraftvoll vorbereitet. Denn schon vor der Reichsgründung hatte sich mit der vorher gekennzeichneten Verlegung der Weltverkehrswege die bedeutsame Verschiebung des Schwerpunktes des Seehandels von der Ostsee zur Nordsee vollzogen. Und so war es vor allem dem rührigen und auf die Wandlungen der Weltvorgänge aufmerksamen Hamburg beschieden, die deutsche Führerrolle in der Weltwirtschaft zu übernehmen.

Es waren gewaltige Aufgaben, vor die sich die alte Hansestadt im letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts gestellt sah, Aufgaben, die sie rechtzeitig erkannt, unbedenklich und rastlos angegriffen und fast völlig ohne materielle Unterstützung von Seiten des Reiches, wohl aber zu dessen Gunsten, gelöst hat.

Der natürliche Vorsprung Hamburgs gründet sich auf seine ausgezeichnete Lage zur See, am Ende der großen vom Weltmeer in die Nordsee an bedeutenden Anlaufhäfen vorüberführenden Seehandelsstraße. Die mächtige Elbe gestattet auch den größten Seeschiffen die Fahrt bis Hamburg. 100 km ins Land hinein erstreckt sich dieser Seeweg. Das hat den Vorteil, daß die durch keine Umladung verteuerte Seefracht bis zum äußersten ausgenutzt und die Ware den Absatzgebieten auf diesem billigsten Wege nahegebracht werden kann. Im Anschluß hieran geben die Binnenwasserstraßen des Elbgebietes und der durch Kanäle mit ihm verbundenen Strombereiche die Möglichkeit, die Ware mit der in normalen Zeiten billigen Wasserfracht weit in das Hinterland hinein zu verteilen und umgekehrt dem Seehafen die Erzeugnisse des Hinterlandes bequem zuzuführen.

Da erscheint es selbstverständlich, daß Hamburg stets alle Sorgfalt der Erhaltung einer guten Verbindung zum Meere zugewandt hat. Hierin erwuchs der Stadt allerdings eine Arbeit, deren Durchführung viel Mühe und große Kosten verursacht hat. Zunächst mußte der Ausbau der Unterelbe durch eine Regulierung des Stromspaltungsgebietes zwischen Norder- und Süderelbe vorbereitet werden. Dazu bedurfte es der Verständigung mit dem preußischen Nachbarn, der die Süderelbe und den Köhlbrand für Harburg als Zufahrtstraße gewahrt wissen wollte. Das Ergebnis der kaum unterbrochenen Verhandlungen war eine Reihe von Staatsverträgen, unter denen dem ersten Köhlbrandvertrag von 1868 grundlegende Bedeutung zukommt. Nicht minder schwierig waren die technischen Aufgaben. Die rasch wachsenden Schiffsgrößen und die damit verbundene Zunahme des Tiefganges verlangten immer größere Fahrwassertiefen. Die Schnelligkeit der Abwicklung des Verkehrs, die immer ausdrucksvoller zu seiner ersten Forderung wurde, duldete keinen Aufenthalt durch ein Fahrwasser, das durch Untiefen und Stromspaltungen beschränkt war. Die Elbe unterhalb Hamburgs bot früher der Schiffahrt manche Hindernisse; konnten doch selbst die damals noch kleinen Schiffe über die Barrengegenden bei Blankenese nur mit Hilfe des Hochwassers hinwegkommen. Durch groß angelegte Stromregulierungen in Verbindung mit Baggerungen ist es rechtzeitig gelungen, eine genügende Fahrwassertiefe auch für die größten Schiffe zu schaffen, so daß sie ohne Leichterung bis Hamburg gelangen können. Die Fahrwassertiefe beträgt jetzt fast durchweg 10 m bei mittlerem Niedrigwasser oder 12 m bei Hochwasser. Da die tiefe Fahrrinne sich bald dem rechten, bald dem linken Ufer nähert und sehr wechselnde Breiten aufweist, mußte das Fahrwasser genau gekennzeichnet und den Schiffen bei Tage wie bei Nacht sicher der Weg durch die Sände gewiesen werden. Die Betonnung und Befeuerung des Stromes gehörten daher ebenfalls zu den wichtigen

Aufgaben Hamburgs in der Fürsorge für seine Seeschiffahrtsstraße auf der Unterelbe.

Auf die Ausgestaltung des Fahrwassers der Oberelbe dagegen hat Hamburg wenig Einfluß gehabt; diese blieb Sache der anderen Uferstaaten. Hamburg ist oberhalb der Elbbrücken nur am rechten Ufer bis Geesthacht hinauf mit einer etwa 40 km langen Strecke beteiligt. Auf der Oberelbe muß noch erhebliche Arbeit geleistet werden, damit die Elbe zum Segen des ganzen Reiches so ausgestaltet wird, wie es ihrer Bedeutung als einem der beiden Hauptströme Deutschlands entspricht. Dann wird auch die für Hamburg so wichtige Binnenschiffahrt sich erst zur vollen Blüte entfalten können.

Weit größere Aufwendungen noch als für den Strom hat Hamburg für seine Hafenanlagen gemacht. Hier galt es gleichen Schritt mit der raschen Entwicklung der Technik zu halten und über Einrichtungen zu verfügen, die den Hafen aller Welt zum Vorbild machten.

Noch um die Mitte des vorigen Jahrhunderts besaß Hamburg keine besonderen Hafenbecken; die Schiffe ankerten entweder auf dem freien Strom oder lagen vertäut an Dückdalben, die in den geschützten Buchten und Seitenarmen der Elbe eingerammt waren. Die Waren wurden in Schuten zu den in der Stadt an den Fleten gelegenen Speichern gebracht. Später aber, besonders nach Einführung der Eisenbahn, stellte sich das Bedürfnis heraus, die Waren unmittelbar zwischen Schiff und Land umzuschlagen, also den Seeschiffen Liegeplätze am Ufer zu geben. Die Elbufer reichten für derartige Einrichtungen nicht aus, und es mußten künstliche Hafenbecken ins Land eingeschnitten und mit Kaianlagen ausgerüstet werden.

Sorgfältiger Überlegung bedurfte es, wie diese Hafenbecken am zweckmäßigsten ausgestaltet werden sollten, ob als Dockhäfen mit Schleusenabschluß nach englischem Muster oder als offene Häfen. Die letztere Lösung verlangte zugleich die kostspielige sturmflutfreie Aufhöhung des Hafengeländes. Die mittlere Fluthöhe beträgt in Hamburg 2 m. Sie ist im Vergleich zu dem großen Flutwechsel in anderen Häfen, die als Dockhäfen ausgebaut werden mußten, nur gering. Der Schleusenabschluß in solchen Dockhäfen behindert ihre freie Benutzung und macht die Ein- und Ausfahrt der Schiffe mehr oder minder abhängig von Ebbe und Flut. Das wäre besonders auch für den den Hamburger Hafen kennzeichnenden regen Schutenverkehr unerträglich; und obgleich der Kampf der Meinungen lange Zeit dauerte, fiel die Entscheidung dank der von Natur gegebenen, durchaus günstigen Verhältnisse zum Segen Hamburgs rechtzeitig und grundsätzlich für den offenen Tidehafen.

Es muß weiter als glücklicher Umstand bezeichnet werden, daß die Hauptentwicklung des Hamburger Hafens in die jüngere Ver-

gangenheit fällt. So konnten die Erfahrungen einer hochentwickelten Technik für seinen Ausbau verwertet und alle Einrichtungen dem mächtigen Emporblühen des Handels entsprechend von vornherein zweckmäßig und einheitlich ausgestaltet werden.

Die gruppenweise angelegten Häfen Hamburgs zeigen in ihrer Anlage überall dasselbe Bild: langgestreckte Becken, die unter spitzem Winkel in den Strom münden. Diese Anordnung ist sehr zweckmäßig für die Ein- und Ausfahrt der Schiffe, besonders auch in Hinblick auf die im Hafen wechselnde Strömung bei Flut und Ebbe. Die Hafenbecken trennen schmale Kaizungen, die die Träger aller Einrichtungen des Lösch- und Ladebetriebes sind. Sie sind für den Güteraustausch zwischen Land und Schiff durch Kaimauern begrenzt, an denen die Schiffe unmittelbar im Bereich der zahlreichen auf dem Kai befindlichen Kräne liegen. Diese heben die Güter in die großen Kaischuppen, wo sie vorübergehend eingelagert und bald weiter ihrer Bestimmung zugeführt werden. Zu diesem Zweck sind die Kais auch mit ausreichenden Straßen- und Eisenbahnverbindungen versehen.

Sobald das Seeschiff im Hafen angekommen ist, nimmt es mit Hilfe der bereitgehaltenen Schlepper seinen Liegeplatz am Kai ein. Die Vorbereitungen für das Löschen sind bereits getroffen, Schuten und Kähne sind zur Stelle, um auf der Wasserseite des Seeschiffes die Güter zu empfangen, die ohne vorhergehende Sichtung zu andern Seeschiffen, den Freihafenspeichern oder in das Binnenland gebracht werden sollen, während am Kai die Kräne auf der Rampe des Schuppens Güter verschiedenster Art und Verpackung absetzen, die zuvor nach Empfängern gesondert und vom Kaufmann besichtigt werden, ehe er über ihre baldige Weiterbeförderung mit Fluß- und Hafenfahrzeugen, Fuhrwerk oder Eisenbahn verfügt.

Inzwischen beginnt bereits wieder das Ladegeschäft, entweder an demselben oder an einem benachbarten Liegeplatz, wenn der Dampfer es nicht vorzieht, das Ausfuhrgut an den billigeren Liegeplätzen „im Strom" aus Flußfahrzeugen und Schuten zu empfangen. Denn solche Schiffe, die in Rücksicht auf den geringen Einheitswert ihrer Ladung nicht an den mit höheren Gebühren belasteten Kais löschen und laden wollen, finden dazu Gelegenheit inmitten der großen Hafenbecken selbst oder auf besonders abgeteilten Flächen des Stroms, wo sie an Dückdalben festmachen und ihre Ladung unmittelbar in Kähne und Schuten abgeben oder aus ihnen entnehmen.

In den tiefen Hafenbecken für Seeschiffe haben die in den regen Binnenschiffsverkehr eingestellten zahllosen Kähne und Hafenfahrzeuge nur so weit Platz, wie sie mit der Übernahme der Ladung beschäftigt sind. Die Flußfahrzeuge, die auf die Abgabe oder Aufnahme von Ladung warten müssen, oder über deren

eingenommene Ladung noch nicht verfügt ist, finden Unterkommen in geräumigen Flußschiffhäfen, die für jede Gruppe von Seeschiffhäfen vorhanden sind und mit diesen fast überall in kürzester Verbindung stehen. Unter sich sind an beiden Elbufern die Flußschiffhäfen mit einem von der Oberelbe abzweigenden Kanalzug aneinander gereiht, so daß die Kähne im allgemeinen das lebhafte Fahrwasser der Hafenelbstrecke und die Einfahrt in die Seehäfen vom Strom her vermeiden können.

Die ersten Hafenanlagen, wie sie eben in ihrer Gesamtanordnung beschrieben wurden, entstanden vor etwa 55 Jahren auf dem Großen Grasbrook. Dort haben der Sandtor- und Grasbrookhafen nur 5½ m Wassertiefe bei Niedrigwasser und geringe Breite, erfüllen jedoch auch heute noch ihren Zweck, wie ihr lebhafter Verkehr beweist. Denn sie dienen fast ausschließlich den kleinen Seeschiffen der europäischen Fahrt. Wenige Jahre später wurde mit der Anlage des Petroleumhafens der Anfang zur Aufschließung des linkselbischen Gebiets für Hafenzwecke gemacht.

Von größter Bedeutung für die fernere Entwicklung des Hafens wurde der Zollanschluß des Staatsgebietes an das Reich im Jahre 1888. Hamburg lag nach der Reichsverfassung außerhalb der gemeinsamen Zollgrenze, zwar unbehindert in seinem Handel mit dem Auslande, vom Deutschen Reich dagegen durch die Zollbeschränkungen abgeschieden. Da dieser Zustand der angestrebten wirtschaftlichen Einigung der Bundesstaaten im Wege stand, wurde 1881 beschlossen, die Wohnstadt Hamburg und ihre Landgebiete dem Zollgebiet anzuschließen, für den Seehandel dagegen ein nach wie vor als Zollausland anzusehendes Hafengebiet abzutrennen, das später mit dem Größerwerden des Hafens wiederholt erweitert wurde. Die in unmittelbarer Veranlassung des Zollanschlusses entstandenen Hafenbauten waren neue See- und Flußschiffhäfen links- und rechtselbisch oberhalb der vorhandenen. Außerdem wurde an der Stadtseite für die Flußschiffahrt eine zollinländische Wasserverbindung der durch den Freihafen getrennten oberen und unteren Elbstrecke durch den Bau des Zollkanals geschaffen.

Von nun an ging die Entwicklung unaufhaltsam weiter. Der Bedarf an neuem Hafenraum stieg unausgesetzt mit der Zunahme des Schiffsverkehrs und der Vergrößerung der Schiffseinheiten. Der Ausbau der zwischen dem Reiherstieg und den Elbbrücken am Strom gelegenen Häfen war mit Ausgang des letzten Jahrhunderts vollendet, und die Hafenerweiterung mußte auf das Gebiet zwischen Reiherstieg und Köhlbrand übergreifen. Hier entstanden die ausgedehnten Seeschiffhäfen auf Kuhwärder mit Abmessungen, die den Anforderungen der großen Liniendampfer entsprechen. Der Entwicklung waren jedoch Grenzen gesetzt, indem die Hafenanlagen bereits nahe an die Landesgrenzen heran-

reichten. Ein kleiner Gewinn konnte zwar auf Neuhof durch Gebietsaustausch mit Preußen auf Grund des sogenannten Köhlbrandvertrages von 1908 noch erzielt werden, im wesentlichen war jedoch die Möglichkeit der Hafenerweiterung gegenüber der Stadt erschöpft. So mußten die letzten Hafenbauten vor dem Kriege bereits auf das Gebiet jenseits des Köhlbrands übergreifen. Diese Hafenanlagen auf der Insel Waltershof sollen nach vollem Ausbau drei große Seeschiffhäfen umfassen, von denen vorläufig jedoch nur der mittlere, der Waltershofer Hafen, ausgeführt ist. Er soll 10 m Wassertiefe bei Niedrigwasser erhalten; seine Breite beträgt 280 m. Die Ufer sind vorläufig noch nicht kaimäßig ausgebaut, sondern in Böschung belassen. Hinter diesem Seeschiffhafen ist wieder ein Flußschiffhafen angefügt, der sowohl mit jenem wie mit dem Köhlbrand in Verbindung steht und darüber hinaus auch mit den Flußschiffhäfen östlich des Köhlbrands. Für die auf der Unterelbe verkehrenden Fluß- und Küstenfahrzeuge wurde der Maakenwärder Hafen angelegt und gleichzeitig mit diesen Becken am äußersten westlichen Ende des heutigen Hafengebiets ein neuer Petroleumhafen geschaffen, weil der alte den Verkehr nicht mehr bewältigen konnte, nicht erweiterungsfähig war und vor allem durch seine Lage inmitten des Hafen- und Industriegebiets nicht mehr genügende Sicherheit gegen Feuersgefahr gewährleistete. Der neue Petroleumhafen und der Waltershofer Hafen zweigen von einem gemeinsamen Vorbecken, dem Parkhafen, ab, das so geräumig ist, daß in ihm die größten Schiffe bequem wenden können. Die Westspitze von Waltershof umschließt den für den Segelsport zweckmäßig ausgestatteten Jachthafen.

Zugleich mit den Hafenbauten auf Waltershof wurden die Anlagen auf Roß-Neuhof in dem erwähnten Austauschgebiet erweitert. Durch Verlegung der Köhlbrandmündung nach Westen entstand ferner im alten Mündungslauf dieses Flußarmes der neue Kohlenschiffhafen.

Mit den zuletzt erwähnten ist die Zahl der Häfen für besondere Zwecke nicht erschöpft. Am oberen Ende des Hafengebiets, in der Billwärder Bucht, liegt der ausgedehnte Holzhafen, durch Pfahlreihen in viele Felder eingeteilt, die an Holzhändler vermietet werden. Oberhalb der Elbbrücken sind auf beiden Seiten der Elbe im Anschluß an die das Gebiet der Seeschiffhäfen umgehenden Flußschiffwasserstraßen die Zollhäfen für die Abfertigung der Kähne angelegt.

Große räumliche Anforderungen stellt die bedeutende, im Hafen angesiedelte Industrie. Sie verlangte für ihre Betriebe Gelände, das land- und wasserseitig gut zugängig ist. So sehen wir das alte Industriegebiet zu beiden Seiten des Reiherstiegs von zahlreichen Kanälen, Straßen und Gleisen durchzogen. Neuere Industrieflächen sind sowohl oberhalb der Elbbrücken auf beiden Elb-

ufern sowie abwärts des Hafengebietes vor Finkenwärder entstanden.

Was den Entschluß zur Hergabe so bedeutender Flächen in dem an sich knapp bemessenen Hafengebiet für Industriezwecke erleichterte, war die Erkenntnis des engen Zusammenhanges zwischen Hafen, Schiffahrt, Handel und Industrie. Mannigfach sind die wirtschaftlichen Gründe für diesen Zusammenhang: Eine ortseingesessene, leistungsfähige Ausfuhrindustrie bindet das Gut an die im Hafen verkehrende Schiffahrt. Die Aussicht auf Rückfracht für die überwiegend der Einfuhr dienenden Schiffe wächst und das so gebesserte Verhältnis zwischen Ein- und Ausfuhrmenge erhöht die Neigung der Schiffahrt für den Hafen. Die Industrie gewinnt den Vorteil kürzester Transportwege zum Seeschiff, die für die Betriebe am tiefen Wasser sogar ganz fortfallen. Die Veredelungsindustrie im Freihafen insbesondere zieht aus der Möglichkeit der Verarbeitung unverzollter Rohstoffe schwerwiegenden Gewinn. Die Zuführung von Einfuhrgütern an ortseingesessene Verbraucher bindet den Eigenhandel an den Platz. Vor allem aber bietet die größte aller dieser Industrien, die Schiffbauindustrie mit ihren zahlreichen verwandten Gewerben der im Hafen verkehrenden fremden Schiffahrt sowohl wie den einheimischen Reedereien Vorteile, die ohne weiteres auf der Hand liegen.

Hamburg hat von jeher die Industrie an seinen Hafen zu fesseln gesucht, und besonders in der neueren Zeit hat es im zielbewußten Streben nach dieser Richtung gewirkt und geworben.

Die zahlreichen großen und kleinen Schiffbaubetriebe haben, da sie naturgemäß vorwiegend am Strom liegen, dem Hafenbild sein ganz besonderes Gepräge aufgedrückt. Sie hatten, an ihrer Spitze die weltbekannten Anlagen von Blohm & Voß, der Vulkanwerke und der Reiherstieg-Schiffswerft, im letzten Friedensjahr nicht weniger als 165 Handelsschiffs-Neubauten in Arbeit von zusammen 257 000 Brutto-Registertonnen, daneben noch eine große Anzahl von Kriegsschiffen, Dockbauten u. dgl. sowie über 100 kleine Fahrzeuge. Wurden noch vor 20 Jahren die größten Neubauten der Hamburger Reedereien an englische Werften vergeben, so stehen jetzt Hamburgs große Werften mit den Riesendampfern „Imperator", „Vaterland" und „Bismarck" führend an der Spitze des Schiffbaus der ganzen Erde. Weiter unterhalb auf der Fischerinsel Finkenwärder hat sich zu ihnen während des Krieges die Deutsche Werft gesellt, in ihrer Anlage, ihrer Verbindung mit der binnenländischen Großindustrie und ihrem weitgespannten Bauvorhaben ein hochbedeutsames Unternehmen von großer Entwicklungsmöglichkeit. Neben den Werften selbst dienen zahlreiche Fabriken zur Herstellung der Schiffsmaschinen, der Schiffsausrüstung u. dergl. Im ganzen beschäftigte die Industrie im letzten Friedensjahre allein im Freihafen mehr als 20 000

von den 110 000 Arbeitern, die überhaupt in den gewerblichen Unternehmungen Hamburgs tätig waren.

Die Hafenanlagen von Hamburg und die Unterelbe als Seeweg nach Hamburg, Altona und Harburg bilden die Hauptbestandteile des Gesamthafens an der Elbmündung. Indessen wäre sein Bild nicht vollständig, würde nicht auch des Cuxhavener Hafens in diesem Zusammenhange gedacht. Er bildet eine wichtige Ergänzung des Hamburger Hafens insofern, als er für Hamburg der Vermittler im Schnellverkehr der Reisenden und im Postdienst geworden ist. Hier nahmen vor dem Kriege die großen Schnelldampfer der Hamburg-Amerika-Linie ihre Passagiere, die mit Sonderzügen hierher befördert waren, an Bord bezw. landeten sie zur schnellen Weiterreise nach Hamburg.

Die Cuxhavener Häfen, rund 100 km von Hamburg entfernt, dienten schon in alter Zeit den Schiffen als Not- und Anlaufhafen. Diesem Zweck entsprechend sind auch sie als offene Häfen geschaffen, obwohl der Tidehub an der Elbmündung 80 cm mehr als in Hamburg beträgt. Die älteren Anlagen, der Alte Hafen und die kleinen anschließenden Hafenbecken besitzen nur geringe Wassertiefe. Für die großen, tiefgehenden Schiffe wurde 1892 mit dem Bau des Neuen Hafens begonnen, der kurz vor dem Kriege bedeutend erweitert und vertieft wurde und den Namen Amerikahafen erhielt. Er ist 42 ha groß und hat eine 295 m breite Einfahrt. An seinem Südufer ist Platz für zwei Schiffe allergrößter Bauart, die hier an 52pfähligen Dückdalben vertäut werden können. Ebenfalls für die größten Schiffe im Überseeverkehr ist das neue, 400 m lange Landungshöft erbaut, das, in zweckmäßiger Verbindung mit dem nahe gelegenen neuen Hafenbahnhof stehend, ausschließlich für die Abwickelung des Schnellverkehrs bestimmt ist. Weiter westlich dienen zwei ältere Landungsanlagen dem Seebäderdienst und dem Ortsverkehr.

Besondere Bedeutung gewinnen in heutiger Zeit die Hafen-, Markt- und Industrieanlagen für die Hochseefischerei. Der Fischereihafen diente ursprünglich lediglich als Schutzhafen für Fischerei-Segelschiffe, wurde aber dann nach der im Jahre 1907 erfolgten Gründung der Cuxhavener Hochseefischerei A. G. für Fischdampfer ausgebaut und mit den für den Betrieb notwendigen Einrichtungen, Versteigerungshallen, Packräumen und Fischindustrieanlagen ausgestattet. Zu seinem weiteren Ausbau sind neuerdings wieder beträchtliche Mittel bewilligt, mit denen er in südlicher Richtung auf die dreifache Länge erweitert wird.

Aus diesem in großen Zügen gezeichneten Gesamtbild Einzelheiten herauszuheben, liegt nicht im Zwecke der Darstellung. Doch mag der Hinweis darauf nicht überflüssig sein, daß die zweckmäßige Durchbildung jedes Bauteils nicht minder zum Wert der Gesamtanlage beigetragen hat, wie die planvoll durchdachte An-

ordnung des Ganzen. So mögen immerhin die wichtigsten Bauwerke in ihrer örtlichen Eigenart kurz gestreift werden.

Es wurde erwähnt, daß die ursprüngliche Art der Schiffsbefestigung im Hafen das Vertäuen an Dückdalben gewesen ist, wie es noch heute im Strombetrieb geübt wird. Dückdalben befinden sich daher überall im Hafen in großer Zahl. Sie bestehen zumeist aus mehreren, mehr oder weniger geneigten Pfählen, die steif miteinander verzimmert sind. Je nach der Größe der zu haltenden Schiffe und der Tiefe des Hafens werden für Seeschiffe 9 bis 24 Pfähle zu einem Pfahlwerk vereinigt.

Die Kaianlagen erfordern gegenüber diesen einfachen Pfahlwerken recht kostspielige Bauten. Da sind zunächst die Kaimauern zu nennen, die die Einfassung der Hafenbecken bilden. Diese Kaimauern haben sich aus kleinen Anfängen zu immer größeren Bauwerken entwickelt. Sie bestehen in neuerer Ausführung durchweg aus massigem Betonmauerwerk mit Basaltverblendung und Graniteinfassung, das auf tief in die Hafensohle gerammten Pfahlwerken ruht und mit mannigfachen Befestigungsmitteln für das Vertäuen der Schiffe ausgerüstet ist. Uferstrecken, die nicht dem Kaibetrieb dienen, erhalten billigere Einfassungen. Solche bestehen in ihrem unteren Teil aus einer durch Pfahlböcke abgestützten oder verankerten, wenig über Niedrigwasser reichenden hölzernen Spundwand. Hierauf setzt sich die Uferböschung, die gegen den Angriff des Wassers durch Abdeckung mit Betonsteinen geschützt ist.

Der vor 54 Jahren dem Betrieb übergebene erste Dampfschiffkai, der Sandtorkai, erhielt Schuppen von 14½ m Breite. Die größten Schuppen der Neuzeit dagegen, für den Betrieb der Hamburg-Amerika-Linie auf Kuhwärder, sind 60 m breit. Die dem allgemeinen Warenumschlag dienenden Kaischuppen haben grundsätzlich nur einen Boden in Höhe der Laderampen, an die die Eisenbahn und Ladestraße beiderseits heranführen. Der Fußboden liegt unmittelbar auf dem Erdreich auf, wodurch eine unbegrenzte Tragfähigkeit erreicht wird. Das Dach ist so reich mit Oberlicht versehen, daß der Raum genügend hell ist, um die niedergelegten Waren prüfen, ihre Marken erkennen und danach über sie verfügen zu können. Zu diesem Zweck muß der Kaischuppen breit genug bemessen sein, um auf Schiffslänge die Ladung der Dampfer unterbringen zu können ohne unübersichtliches, zeitraubendes und feuergefährliches Aufeinanderstapeln. Eiserne Säulen, auf Betonklötzen mit Pfahlgründung gestützt, tragen die hölzernen Dachbinder. Hauptbaumaterial für die Schuppen ist Holz, nur die Giebel- und Brandmauern sind aus Stein aufgeführt.

Besondere Einrichtungen erfordert der Überseehandel mit Südfrüchten. Hierfür wurden Schuppen gebaut, die heizbar sind, so daß auch bei strenger Kälte die Temperatur im Schuppen über

dem Gefrierpunkt gehalten werden kann. Unter den Fruchtschuppen verdient ein am Magdeburger Hafen gelegener wegen seiner zweigeschossigen Anlage besondere Erwähnung. Diese einzige Abweichung von der Norm der Kaischuppen ist in der Eigenart des Fruchtverkehrs begründet.

Als besonderer Schuppen ist auch ein nur für den Flußschiffverkehr bestimmter Bau am Moldauhafen zu erwähnen. Dieser Schuppen nimmt die von den Elbkähnen herangebrachten Güter auf. Er ist zum Teil in das Wasser hineingebaut und läßt unter sich zwei Schutengassen frei, so daß zugleich mit den neben dem Schuppen liegenden Kähnen im Schuppeninnern die Schuten durch Bodenluken be- und entladen werden können.

Für die Verwaltung und den Kaibetrieb sind die nötigen Räumlichkeiten an den Schuppenenden in massiven Anbauten untergebracht.

Die ersten durch Maschinenkraft betriebenen Kräne vor den Kaischuppen waren Dampfkräne auf besonderen Kranwagen, die auf einem am Rande der Kaifläche angeordneten Gleise liefen. Der durch den Fahrbetrieb der Kräne beanspruchte Streifen des Kais ging für das Ladegeschäft verloren. Durch Einführung von Portalkränen mit torartigen Unterbauten, unter denen die Ladestraßen und Eisenbahngleise hindurchführen, wurde dieser Nachteil bei späteren Bauten beseitigt. Neuerdings werden diese Hebezeuge als Doppelkräne gebaut, die unter dem Schwenkkran einen ausziehbaren Laufkatzenkran tragen, um möglichst viele Kranhaken an einer Schiffsluke oder für die Bedienung zweier nebeneinander liegenden Fahrzeuge zur Verfügung zu haben. Die Kräne erhalten in neuerer Ausführung durchweg elektrischen Antrieb; ihre Tragkraft beträgt in der Regel 3000 kg. Außer ihnen sind auch feststehende Kräne im Betrieb, die eine größere Hubkraft aufweisen für besonders schwere Lasten. Der bekannteste Vertreter ihrer Art ist der Dampfkran am Kranhöft, der 150 Tonnen trägt. Neben diesen vom Staat geschaffenen Einrichtungen ist noch eine Anzahl von Kränen in Privatbetrieben vorhanden. Besonders die Werften bedürfen solcher Anlagen zum Heben größter Lasten. So vermag der große Turmkran der Vulkanwerft 200 t, der der Werft von Blohm & Voß sogar 250 t zu heben.

Mit diesen Anlagen ist die mechanische Ausrüstung des Hafens noch keineswegs erschöpft. Besonders die Umladung der Massengüter, wie Getreide und Kohle, erfordert eigene Lösch- und Ladevorrichtungen. Getreide wird neuerdings fast nur noch durch Anwendung der Förderung im Luftstrom (Getreideheber) umgeschlagen, durch die in kürzester Zeit große Schiffsladungen gelöscht werden können. Das Beladen der Seeschiffe, Leichter, Kähne und Schuten mit Kohle von der Bahn aus erfolgt durch Kipper, die in einem Schwung eine ganze Wagenladung Kohlen

in das Schiff entleeren, während umgekehrt das Löschen durch Verladebrücken mit Greiferanlagen bewerkstelligt wird. Für den Umschlag von Schiff zu Schiff stehen im Hafen schwimmende Kohlenheber verschiedener Bauart zur Verfügung.

Die langfristige Stapelung von Gütern erfolgt nicht an den Kaianlagen. Zwar ist auch am Kai eine Speicheranlage mit Seeschifftiefe, der Kaiserspeicher, erbaut, doch erweist es sich für Hamburger Verhältnisse zweckmäßig, grundsätzlich die Speicheranlagen vom Kai zu trennen. Die Speicherstadt zwischen Sandtor- und Grasbrookhafen einerseits, Zollkanal und Binnenhafen andererseits, von zahlreichen, 20—25 m breiten, bei Niedrigwasser 2 m tiefen Längs- und Querkanälen durchzogen und dem Landverkehr durch Straßen erschlossen, entstand aus Anlaß der Zollanschlußbauten 1883—1888 und wurde im Laufe der folgenden Jahre immer weiter ausgebaut. Die Herrichtung des Baugeländes hierfür, d. h. die Anlage der Kanäle, Mauern, Brücken und Straßen, besorgt der Staat, den Bau der Speicher selbst die Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft. Die Breite der Baublöcke beträgt etwa 28 m, ihre Länge ist verschieden. Die bauliche Anordnung ist bei allen Speichern ähnlich. Auf Keller- und Erdgeschoß folgen im allgemeinen 4—5, teilweise auch mehr Böden. Besonderes Augenmerk mußte beim Bau der Speicher, in erster Linie der Stützen, Decken und Ausgänge, auf die Feuersicherheit gelegt werden.

Von besonderer Bedeutung für die Abwickelung des Güterverkehrs auf dem Lande ist das Hafenbahnnetz, das mit den Privatanschlüssen 290 km Gleis enthält, mit seinen Verästelungen jeden Kaischuppen, Freiladeplatz und Schwerkran erreicht und auch den Lager-, Industrie- und Werftplätzen Anschlußgelegenheit bietet. An 3 Stellen des Hafengebiets sind Sammelbahnhöfe angeordnet, auf denen die Übergabe der Wagen zwischen der hamburgischen Hafenbahn und der Reichseisenbahn erfolgt. Besondere Schwierigkeiten verursachte die Eisenbahnverbindung der Hafenteile westlich des Köhlbrands, die mit dem älteren Hafengebiet und auch sonst noch keine landfeste Verbindung haben. Die vorläufige Lösung wurde in der Einrichtung einer Eisenbahnfähre über den Köhlbrand gefunden, nachdem der Einspruch Preußens die Überbrückung dieses zum Harburger Hafen führenden Stromlaufes verhinderte. Es besteht die Absicht, Waltershof und Finkenwärder von der Bahnlinie Harburg—Cuxhaven aus anzuschließen.

Im übrigen führen zahlreiche Brücken den Bahn- und Straßenverkehr des Hafens über die trennenden Wasserflächen. Davon sind mehr als 100 fest und nur 10 als bewegliche Brücken ausgebildet. Auch der Elbstrom selbst ist von festen Brücken überspannt. Die beiden nahe beieinander errichteten Elbbrücken, eine für den Straßen-, die andere für den Eisenbahnverkehr, bilden

damit die obere Begrenzung des Seehafens und der Seeschiffahrt, zugleich auch des Freihafens. Während jene beiden im Zollinland liegen, soll eine dritte Elbbrücke dicht unterhalb, deren Bau durch die Kriegsereignisse unterbrochen wurde, die unmittelbare Eisenbahn- und Straßenverbindung der Hafenanlagen beiderseits der Elbe innerhalb des Freihafengebietes herstellen.

Zur Ergänzung der im oberen Hafengebiet durch die Elbbrücken geschaffenen festen Verbindung beider Elbufer wurde im Jahre 1911 weiter abwärts zwischen St. Pauli und Steinwärder für 11,6 Mill. M. der Elbtunnel erbaut. Auf jedem Ufer führt ein überbauter, 24 m tiefer Schacht von 22 m Durchmesser zu den beiden Tunnelrohren von 6 m Durchmesser, die 21 m unter dem Hochwasser der Elbe die 450 m lange Verbindung zwischen beiden Ufern herstellen. Außer Treppen vermitteln in jedem Schacht 2 Personen- und 4 Wagenaufzüge die bequeme Verbindung zwischen Tunnel und Straße. Der bedeutende Fahr- und Fußgängerverkehr zwischen beiden Elbufern betrug 1914 monatlich rund 9000 Fuhrwerke, 850 000 Fußgänger, 15 000 Radfahrer.

Zu der durch den Elbtunnel gebotenen Verbindung mit dem linkselbischen Hafengebiet führen bei den St. Pauli Landungsbrücken, neben denen das Tunnelschachtgebäude sich erhebt, viele Straßenbahnen und die Hochbahn unmittelbar an den nördlichen Rand des Hafens. Es besteht der Plan, die städtische Hochbahn über die neue Elbbrücke als Hafenschnellbahn in das linkselbische Gebiet zu führen. Denn da im Hafen selbst aus Raummangel und zolltechnischen Gründen mit wenigen Ausnahmen keine Wohngelegenheit für die dort beschäftigten Personen geboten ist, so ist die Heranführung der Arbeitermassen zu den Arbeitsstätten mittels geeigneter Schnellverbindungen eine der wichtigsten Aufgaben der Verkehrstechnik, so lange es an Gelegenheit fehlt, den Arbeiter in der Nähe seines Arbeitsbereiches anzusiedeln.

Im übrigen wird der Personenverkehr über den Strom durch zahlreiche kleine Dampfer und Barkassen vermittelt. Große industrielle Werke und Reedereien unterhalten eigene Fahrzeuge für die Beförderung ihrer Angestellten, aber den Hauptanteil an der Personenbeförderung hat die Hafendampfschiffahrtsgesellschaft, deren grüne Dampfer die Verbindung zwischen den Hauptverkehrspunkten herstellen. Daneben läßt die Gesellschaft noch sogenannte Jollenführerdampfer laufen, die dem Personenverkehr zwischen den an Dückdalben liegenden Schiffen und dem Lande dienen. So ziehen die Fährdampfer ein Netz von Linien kreuz und quer durch den Hafen und befördern mit beachtenswerter Schnelligkeit die Hafenarbeiter an ihre Arbeitsstätten und wieder zurück.

Für den Verkehr der Fähren und sonstigen kleinen Personenfahrzeuge sind am Stadtrande, an den Spitzen der Kaizungen und an sonstigen Verkehrssammelpunkten Landungsanlagen geschaffen.

Da der Wasserstand im Hafen unter der Wirkung von Ebbe und Flut sich dauernd ändert, sind die bedeutenderen Anlagen auf dem Wasser schwimmend angeordnet. Von den Pontons, die zwischen Dückdalben auf und niedergleiten und mit Wartehallen ausgerüstet sind, führen bewegliche Brücken und Treppen bei jedem Wasserstande bequem an Land. Die größten Anlagen dieser Art sind die St. Pauli Landungsbrücken mit ihrer 420 m langen, 20 m breiten Landungsbühne, die von 110 eisernen Schwimmkästen getragen wird. Da die Anlage auch für die größeren Dampfer im Seebäderdienst und überseeischen Personenverkehr bestimmt ist, hat sie auf 200 m Länge ein Oberdeck erhalten, von dem aus die hochgebauten Dampfer bequem betreten werden können. Neun Brücken verbinden die schwimmende Anlage mit dem Lande und dem stattlichen Empfangsgebäude, das eine Gepäckhalle und Diensträume für die Schiffahrtsgesellschaften sowie eine vielbesuchte Gastwirtschaft enthält.

Den bunten und vielsprachigen Fremdenstrom, den die Schiffe aller Länder dem Hafen zuführen, scheiden die zweckmäßigen Verkehrseinrichtungen rasch aus dem Hafengetriebe aus. Das gilt auch von dem Auswandererzuzug aus dem Hinterlande, der dem allgemeinen Verkehr sorgsam ferngehalten wird. Der Auswandererverkehr, der sich vor dem Kriege von Jahr zu Jahr weiter entwickelt hatte, ergänzt die Rückfrachtmöglichkeit, die das Ausfuhrgut liefert, und ist daher von jeher pfleglich behandelt worden. Die Hamburg-Amerika-Linie, der das Hauptgeschäft im Auswandererverkehr zufiel, hat die Auswandererhallen im linkselbischen Hafengebiet auf der Veddel geschaffen. In ihnen können 5000 Personen Unterkunft und Verpflegung finden. Die stadtartige, völlig abgeschlossene Bauanlage ist mit Bade- und Entseuchungsräumen, Wohngebäuden, Speisehallen, Kapellen und Grünplätzen an hübschen Straßen ausgestattet und erweckt einen durchaus freundlichen Eindruck.

Für die im Hafen Beschäftigten, denen es wegen der großen Entfernungen nicht möglich ist, während der Mittagspause ihre Mahlzeit zu Hause einzunehmen, bieten 17 auf das ganze Hafengebiet verteilte Speiseanstalten des Vereins für Volkskaffeehallen gegen geringes Entgelt ein gutes Mittagessen.

Große Aufmerksamkeit ist der Feuersicherheit im Hafen zugewandt worden. Feuermelder und Überwachungsanlagen ermöglichen ein schnelles Herbeirufen der Feuerwehr, die am rechten Elbufer in Hafennähe vier, am linken zwei Feuerwachen unterhält. Wirksame Unterstützung erhält die Feuerwehr durch die Fährdampfer, die sich als Spritzendampfer jederzeit in größerer Zahl bereithalten .

Zum Schluß mögen noch einige Angaben über die Regelung des gewaltigen Schiffs- und Güterverkehrs im Hafen folgen. Schiffs-

Katharinenkirche

5 - Nikolai-Flet mit Gemüseewern



6 - Flet in der Altstadt

verkehr und Lotsenwesen im Hafen unterstehen dem Oberhafenamt der Marineverwaltung, die ihrerseits der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe zugehört. Zur Erleichterung des Überwachungsdienstes ist der Hafen in vier Bezirke eingeteilt, die je einem Hafenmeister unterstellt sind. Sobald dem Oberhafenamt die Ankunft eines Seeschiffes gemeldet ist, bestimmt es den Liegeplatz des Schiffes; sofern dieses am Kai festmachen will, setzt der Oberhafenmeister sich zuvor mit der Kaiverwaltung ins Benehmen. Schiffe über 150 cbm Raumgehalt erhalten auf Verlangen einen Hafenlotsen, der sie zu ihrem Liegeplatz geleitet. Die Lotsenstation hat ihren Platz am unteren Ende des Freihafens. Die von der Oberelbe eintreffenden Flußschiffe erhalten ihren Liegeplatz durch den Hafenmeister des oberen Bezirks zugewiesen.

Nicht auf allen Kaianlagen untersteht der Betrieb der staatlichen Kaiverwaltung. Ein Teil der Kaistrecken ist an mehrere große einheimische und ausländische Reedereien verpachtet. Der Privatkaibetrieb erstreckt sich in der Regel nur auf die eigenen Schiffe des Pächters, so daß ein Wettbewerb mit dem staatlichen Betriebe ausgeschlossen ist.

Die Überführung der im Freihafen aufgestapelten Gütermengen in das Inland unterliegt den zollamtlichen Bestimmungen. Um Zollhinterziehungen zu verhindern, wird die Grenze des Freihafens scharf bewacht. Sie ist deshalb auf dem Lande durch ein hohes Zollgitter gesichert. Auf dem Wasser wird diese Sicherung durch schwimmende Holzzäune erreicht, im Fahrwasser aber, wo eine feste Absperrung nicht angängig ist, durch Zollbarkassen. Zahlreiche, wohlbewachte Durchgänge vermitteln den Verkehr zwischen Freihafen und Inland. Die Zollgeschäfte werden in den teils schwimmenden teils landfesten Abfertigungsstellen mit ihren mannigfachen Nebenanlagen erledigt. Diese Zollstellen sind 7 Hauptämtern zugeteilt.

Der Hamburger Hafen umfaßt heute ein Gebiet von rund 4000 ha; hiervon entfallen 1350 ha auf den Freihafen. An Wasserflächen sind 1661 ha vorhanden, von denen etwas mehr als die Hälfte für Seeschiffe nutzbar ist. Die Länge der Uferstrecken, die mit Kaimauern ausgerüstet sind, beträgt am Wasser mit Seeschifftiefe 31,5 km, mit Flußschifftiefe 15,5 km. Die Gesamtlänge aller Uferstrecken im Freihafengebiet mit und ohne Kaimauern beträgt über 81 km, im Hafengebiet überhaupt 169 km. Die Schuppen überdecken eine Lagerfläche von 516 000 qm, die Speicher eine solche von 532 000 qm. Für sämtliche Anlagen einschließlich derjenigen in Cuxhaven hat Hamburg seit 1814 rund 670 Mill. M. ohne Zinsen aufgewendet; hiervon entfällt auf die Strombauten mehr als ein Viertel. Daß dies große Kapital nutzbringend angelegt ist, zeigt ein Blick auf die hamburgische Verkehrs- und Handelsstatistik.

In dem halben Jahrhundert vor dem Kriege hat sich die Zahl der ankommenden Schiffe verdreifacht, während der Schiffsraum um das Zehnfache gewachsen ist. Der Raum der Segelschiffe hat sich verdoppelt, der Dampferraum auf das Vierzehnfache vermehrt. 1913 liefen rund 16 500 Seeschiffe in die Hamburger Häfen ein mit einem Nutzraum von mehr als 14 Mill. Reg.-Tonnen. Das Gewicht der von ihnen beförderten Warenmassen belief sich auf über 16½ Mill. Tonnen in der Einfuhr und fast 9 Mill. Tonnen in der Ausfuhr. Der Wert dieser Einfuhr betrug 4,7 Milliarden M., der der Ausfuhr über 3,8 Milliarden M. Die Flußschiffahrt umfaßte in runden Zahlen 83 000 Schiffe mit 12½ Mill. Gewichtstonnen Ladung in Ein- und Ausfuhr zusammen.

Das sind Zahlen, die eine deutliche Sprache reden. Sie zeigen die große Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens, sie beweisen aber auch das hohe Ansehen und die Bevorzugung, die unser Hafen in aller Welt genoß. Es muß Bewunderung erregen, welche Summe von Arbeit hier von einem kleinen Staatswesen geleistet ist. Was in ihm durch Jahrhunderte in zähem Festhalten an klar erkannten praktischen Grundsätzen vorbereitet und in den Jahrzehnten glanzvollen Aufstiegs ohne Nachlassen der Spannkraft und ohne Ausruhen auf errungenen Erfolgen ausgebaut und vollendet wurde, das muß das Reich sich jetzt im Angesicht seiner schweren Aufgabe, das deutsche Wirtschaftsleben wieder in die Höhe zu bringen, im praktischen und idealen Sinne zunutze machen. Der Übergang der Wasserstraßen in die Reichsverwaltung, das Problem Groß-Hamburg, die drohende Verstaatlichung der Schiffahrt, das unnatürliche Mißverhältnis zwischen Eisenbahn- und Binnenschiffahrtstarifen, das sind einige von den brennenden Gegenwartsfragen, die Hamburg bewegen und bei der Gesamtheit des deutschen Volkes der richtigen Lösung harren. Wohl trifft es zu, daß Hamburg viel von seinem Aufstieg der Gunst der Natur zu danken hat und darauf in dem kommenden, verschärften Wettkampf der Völker starke Hoffnungen gründen darf. Aber solche Erwägungen dürfen nicht zur Überschätzung führen. Schon hat der Hamburger Hafenverkehr einen erheblichen Teil von seiner Friedensstärke wieder erreicht. Soll ein solcher Gewinn erfolgreich ausgebaut werden, so wird man sich vor allen versuchsmäßigen Eingriffen in einen so empfindlichen Wirtschaftskörper wohl zu hüten haben. Nach hanseatischen Erfahrungen, im hanseatischen Geiste wird hier weiter zu schaffen sein. Dann kann es am Erfolg nicht fehlen.

DIE ARBEITERBEWEGUNG

VON RICHARD PERNER, MITGLIED DER BÜRGERSCHAFT

Die Arbeiterschaft Hamburgs steht seit jeher in dem Rufe, durch ihre opferwillige Zähigkeit und zielbewußte Willenskraft in hervorragendem Grade befähigt zu sein, jenen Organisationsgedanken in sich aufzunehmen und in die Tat umzusetzen, der seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts in der deutschen Arbeiterklasse zu wirken begann. In drei voneinander getrennten, aber sich gegenseitig stützenden und ergänzenden Organisationsformen sucht dieser Gedanke die Einheit der Arbeiterbewegung zu verankern. Genossenschaft, Gewerkschaft und politische Partei heißen die drei Arten der Organisation, die mehr als irgend anderswo in Deutschland gerade hier in Hamburg stets eins geblieben sind. Wenn ihre Tätigkeitsgebiete auch mehr aus äußerem Zwang als aus inneren Gründen zuweilen scharf gegeneinander abgegrenzt wurden, so ging doch die Fühlung zwischen ihnen nie verloren. Als Gemeinsames aber bestand zwischen und über ihnen stets das Bildungswesen, das von Anfang an einen besonderen Rang in den Bestrebungen der Hamburger Arbeiterschaft eingenommen hat.

Ein Ereignis von größter Tragweite war die Gründung der Bildungsgesellschaft für Arbeiter im Jahre 1845. Der Wahlspruch dieser Gesellschaft, deren Mitgliederzahl im Jahre 1848 bereits auf über 600 gewachsen war, und zu der außer Tischlern, Schneidern und anderen Handwerkern auch Handelsleute, Künstler und Gelehrte gehörten, lautete: „Unser Gott ist die Arbeit, unser Teufel der Müßiggang." Bei der Gründung des Vereins war ausdrücklich erklärt worden, daß er nur dem „reinen Lichte der Aufklärung dienen, die materielle Lage der Arbeiter heben und sich von politischen Kannegießereien fernhalten wollte". Trotz dieser Verwahrung geriet er bald schon in den Verdacht kommunistischer Tendenzen. In der Tat bestand eine Gemeinde von Kommunisten bereits seit 1840 in Hamburg, und einige ihrer Mitglieder sind bei der Gründung der Bildungsgesellschaft, die heute noch als „Bildungsverein von 1845" besteht, beteiligt gewesen. Es waren Jünger und Gesinnungsgenossen des Schneiders Wilhelm Weitling, der als erster aus dem Proletariat selbst hervorgegangener Prophet der sozialistischen Lehren in Deutschland anzusehen ist. Seine Schriften bildeten das geistige Rüstzeug auch jener Hamburger Gemeinde, in der ein im Jahre 1806 am Kuhwärder zu Hamburg geborener Tischler Martens und ein aus Lauenburg stammender Privatgelehrter Schirges neben dem Tuchweber Audorf die führende Rolle spielten.

In den politischen Kämpfen des Jahres 1848/49 trat die Hamburger Arbeiterschaft an die Seite des demokratischen Bürgertums und half ihm die reaktionären Widerstände gegen eine Verfassungsreform brechen. In der Konstituante, die von 1849—1850 die neue Verfassung beriet, saßen als Mitglieder der demokratischen Linken auch Wortführer der Arbeiterschaft. Die nachfolgende Reaktionsperiode trieb die von den Mißerfolgen der Demokratie enttäuschten Arbeitermassen in ein radikaleres Fahrwasser. In die Kommunistenprozesse der fünziger Jahre waren öfters auch Hamburger Arbeiter verwickelt, und eine Flüchtlingskasse, die der Bildungsverein von 1845 zu jener Zeit unterhielt, um den Opfern der politischen Verfolgung die Reise nach England oder Amerika zu erleichtern, gab Veranlassung dazu, daß der Verein unter polizeiliche Kontrolle gestellt wurde. Gegen das an ihn gestellte Ansinnen, den Verein ganz zu schließen, wehrte sich der Senat mit der verständigen Begründung, eine solche Maßnahme werde nur das Aufkommen geheimer Verbindungen zur Folge haben. Auch die vom Deutschen Bundestag im Juli 1854 gefaßten Beschlüsse zur Unterdrückung der Arbeitervereine blieben für Hamburg ohne Bedeutung. Das später gegen die Sozialdemokraten verhängte Ausnahmegesetz (1878—1890) wurde ebenfalls in Hamburg zuerst milder gehandhabt als in Preußen, so daß der Sitz der Partei und vieler unterdrückter Gewerkschaften hierher verlegt werden konnte, bis schließlich unter preußischem Druck auch Hamburg den „schärferen Wind" zu spüren bekam. An der politischen Taktfestigkeit der Hamburger Arbeiterschaft vermochten diese Verfolgungen nichts zu ändern, Hamburg wurde im Gegenteil je länger desto mehr zu einer Hochburg auch der politischen Organisation; nur trat diese nun, nach dem Fall des Sozialistengesetzes, offener als solche auf, während der Bildungsverein früher schon, und zwar bereits vor der Gründung des Allgemeinen Deutschen Arbeitervereins, sich von politischer Betätigung abgewandt und als neutrales Bildungsinstitut unter den Schutz der vom Staat geförderten „Patriotischen Gesellschaft" gestellt hatte. Aus der Zeit, wo Lassalles Weckruf zur Gründung einer selbständigen politischen Arbeiterpartei auch in Hamburg ein starkes Echo weckte, ist noch bemerkenswert, daß hier das Wahlrechtslied, die sogenannte Arbeitermarseillaise entstanden ist. Verfasser des heute noch vielgesungenen Liedes war der Sohn des obengenannten Webers Audorf, der Schlosser Jakob Audorf, der später einer der ersten Schriftleiter des im Jahre 1887 gegründeten „Hamburger Echo" wurde.

Die gewerkschaftlichen und die genossenschaftlichen Organisationen sind in Hamburg ziemlich gleichzeitig entstanden. Wirtschaftliche Kämpfe zwischen Arbeitern und Unternehmern waren bis zu Beginn der 60er Jahre nur vereinzelt vorgekommen. Immer-

hin hatten schon um die Mitte der 40er Jahre, durch Teuerung und Arbeitslosigkeit angetrieben, größere Arbeitergruppen den Weg zur Selbsthilfe beschritten. Um den daniederliegenden Handel wieder in Gang zu bringen, war die Zusammenfassung von Lohnmeistern, Gesellen und ungelernten Arbeitern in gemeinschaftliche Produktiv-Associationen angeregt worden, doch kam es schon bei den ersten Versuchen zu Lohnstreitigkeiten. Als die Hamburger Reeder zur Gründung einer deutschen Flotte aufriefen, forderten die Seeleute erhöhte Löhnung und bessere Behandlung. Im Anschluß an die politische Bewegung kam es 1848 zu längeren Arbeitseinstellungen der Bäcker, der Buchdrucker, der Speicherarbeiter und der „vereinigten Hamburger Arbeitsleute". Hauptforderung war die Verkürzung der Arbeitszeit auf 11 Stunden — sie betrug damals in manchen Betrieben, so bei den Bäckern, bis zu 19 Stunden täglich! Allgemein schritt man zur Gründung von Unterstützungskassen für Krankheits- und Maßregelungsfälle.

Wenn in der Reaktionsperiode versucht worden war, die Organisationsbestrebungen der Arbeiter zunichte zu machen, so trieb gerade um diese Zeit der wirtschaftliche Aufschwung, der den Übergang vom Kleingewerbe zur Großindustrie, von der Handwerksarbeit zur Maschinenarbeit mit sich brachte, die Arbeiter dazu an, sich auf einem Gebiet zu betätigen, das ihnen im Zeitalter des Warenverkehrs durch kein Gesetz verschlossen werden konnte. Bereits im Dezember 1856 war aus einer aufgelösten Warenniederlage des Hamburger Bürgervereins die „Neue Gesellschaft zur Verteilung von Lebensbedürfnissen" entstanden, die heute noch besteht. Sechs Jahre nach ihrer Gründung hatte sie 3100 Mitglieder und vier Verkaufsläden. Heute ist sie in eine offene Handelsgesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt und hat 84 Verkaufsmagazine. — Noch bedeutender hat sich der 1898 von Adolf von Elm gegründete Konsum-, Bau- und Sparverein „Produktion" entwickelt. In ihm ist zum erstenmal mit steigendem Erfolg der Gedanke verwirklicht worden, den aus der Warenverteilung erzielten Gewinn nicht in Form von Dividenden unter die Mitglieder auszuteilen, sondern zur Kapitalsvermehrung zu verwenden, und mit dem so erzeugten Genossenschaftsvermögen neue Produktionsstätten zu schaffen oder zu erwerben. Die „Produktion" zählt heute, 21 Jahre nach ihrer Gründung, über 112 000 Mitglieder. Auch sie hat für das eigentliche Verkaufsgeschäft die Form einer Handelsgesellschaft m. b. H. gewählt, die 114 Verkaufsstellen mit 2434 Angestellten unterhält, außerdem 65 Brotläden, 38 Schlachterläden, 19 Grünwarenläden, 10 Textilwarenläden, 3 Spezialläden, 6 Kohlenläger und ein Kaufhaus. Ihr angegliedert ist die Bau- und Grundstückerwerbsgesellschaft „Produktion" in Altona. Die „Produktion" besitzt eine eigene Ziegelei in Lauenburg a. d. Elbe,

technische Betriebe wie Bäckerei, Schlachterei, Tischlerei, Schmiede usw., sowie mehrere landwirtschaftliche Betriebe und mehr als 40 bewohnte Hausgrundstücke im Städtegebiet. Als Wohlfahrtseinrichtung unterhält sie u. a. ein Kindererholungsheim an der Ostsee, das vorbildlich eingerichtet ist.

Ein Bauwerk, das als monumentales Wahrzeichen des Gemeinschaftsgefühls der Hamburger Arbeiter angesehen werden kann, ist das bei der Eröffnung im Januar 1907 von August Bebel als „Waffenschmiede" bezeichnete Gewerkschaftshaus. Mit seiner kunstgewerblichen Ausschmückung und zweckmäßigen Einrichtung bildet es eine Sehenswürdigkeit der Stadt. Seine Räume dienen nicht nur der Verwaltungstätigkeit, der Beherbergung und für Versammlungen, sondern zugleich der geselligen Vereinigung und der künstlerischen Erbauung.

Noch wäre manches zu sagen über die Bildungsarbeit, die heute vornehmlich von der Zentralkommission für das Arbeiterbildungswesen, vom Arbeiterjugendbund und vom Volksheim geleistet wird. Steht das letztgenannte Institut auch nicht im direkten Zusammenhang mit jener dreigliedrigen Organisation, in der Hamburgs Arbeiterschaft hauptsächlich ihren kulturellen Aufstieg vollzog, so gehört doch auch die dort geleistete Erziehungsarbeit mit in den Bereich dessen, was tiefgehende Wirkung auf den Charakter der Hamburger Arbeiterschaft ausgeübt hat.

In jüngster Zeit ist eine „Freie Volksbühne" im Werden begriffen, die den Zusammenschluß der Arbeiter für den gemeinsamen Kunstgenuß im Theater und Konzertsaal noch vollkommener als es bisher bereits geschah, regeln und ordnen will. Auch Bau- und Siedlungsgenossenschaften haben sich gebildet, die durch Selbsthilfe das Übel der heute so besonders fühlbaren Wohnungsnot bekämpfen wollen.

So pflanzt sich der Organisationsgedanke in der Hamburger Arbeiterschaft nicht nur immer weiter fort, sondern wächst auch zu immer höheren Zielen empor. Und darin liegt die Gewähr, daß er die Hemmungen und Verirrungen, denen er in der Kriegs- und Revolutionszeit unterworfen war, bald ebenso sieghaft überwinden wird, wie die großen Widerstände, über die er in der Vergangenheit hinweg geschritten ist.

DIE WOHLFAHRTSARBEIT

VON RECHTSANWALT DR. FRIEDRICH ZAHN

„So ein Hamburger Bürger, so ein Kaufmann oder Rechtsgelehrter ist Naturgewächs: selbstsüchtig, rechthaberisch, vorsichtig, klug". Dies Bild, das Gustav Frenssen in seinem Klaus Hinrich Baas gemalt hat, bedarf sehr der Ergänzung. Es fehlt darin vor allem das Wohlwollen, das „leben und leben lassen". Dieser Empfindung kann sich keiner entziehen, der in das Gebiet der Wohlfahrtspflege in Hamburg einen tieferen Einblick getan hat. Bisher hat es doch tatsächlich für soziale und gemeinnützige Zwecke an Geld und Mitarbeit niemals gefehlt. Der Hausherr sorgte nicht nur von Lebens wie von Todes wegen für die, die in irgend einer Beziehung zu seinem Haushalt standen: die Sorge ging weit über diesen Kreis hinaus. Das Verzeichnis der milden Stiftungen füllt ein dickes Buch. Ein großer Teil unserer Patrizier und deren Familienangehörige sind in der Verwaltung und in der praktischen Arbeit bei allen möglichen Wohlfahrtsunternehmungen tätig, springen im Fall der Not selbst ein, interessieren Freunde und Bekannte und hinterlassen auch noch vielfach nach ihrem Tode ein dauerndes Andenken. Vornehme Naturen arbeiteten auf sozialem Gebiet selbst mit oder sicherten den hierin Tätigen ein warmes Interesse und lebendiges Echo. Die Patriotische Gesellschaft vom Ende des 18. Jahrhunderts, die Reform der Allgemeinen Armenanstalt durch den Reichsfreiherrn von Voght um dieselbe Zeit hatten weit über Deutschlands Grenzen hinaus bahnbrechende Wirkung. Der Vater der Inneren Mission, der „Begründer des neuen großzügigen christlichen Sozialismus" — wie Friedrich Mahling ihn genannt hat — Joh. Heinr. Wichern fand in Hamburgs führenden Kreisen den Boden, auf dem allein sein Werk gedeihen konnte: Die großartige Schöpfung des Rauhen Hauses ist heute noch hier das äußerlich sichtbare Zeichen seines Wirkens; seine Ideen selbst fangen an, weit über den engeren Kreis der Inneren Mission in ihrer Bedeutung erkannt zu werden. Amalie Sievekings Name ist gleichfalls heute noch unvergessen, ebenso Emil Münsterbergs große Reform des Armenwesens nach der Cholerazeit.

Um die Wende des 19. Jahrhunderts waren es wieder Angehörige unserer führenden Schichten, die sich für das „soziale Rittertum" erwärmten, und in den Ideen und den Bauten des „Volksheims" den Anfang der Settlementsbewegung in Deutschland schufen. Die Hamburgische Lehrerschaft hat besonders auf dem Gebiete des Volksbildungswesens überall Anerkanntes geleistet. Immer wieder erstaunt man über die weitgehende nachbarliche Hilfe gerade in den unteren Volksteilen.

Als noch im Kriege kürzlich die Forderung nach einem deutschen Jugendgesetz auf einer Tagung aller interessierten Kreise in Berlin erhoben war, wurde die „Hamburgische Behörde für öffentliche Jugendfürsorge" als das erstrebenswerte Beispiel einer zweckentsprechenden Organisation in den Vordergrund gestellt. — Im Jahre 1913, gerade rechtzeitig, war in der „Hamburgischen Gesellschaft für Wohltätigkeit" eine Zentralstelle für die nicht öffentliche Wohlfahrtspflege gegründet, die noch am Tage des Kriegsbeginns eine einheitliche Fürsorge für die Notstände des Krieges ins Leben rief. „Ihr ist es vornehmlich zu danken" — so heißt es in der „Sozialen Praxis" — „daß in Hamburg die sonst vielfach eingetretene Zersplitterung von Kräften und Mitteln vermieden und die Kriegsfürsorge im ganzen Stadtgebiet einheitlich organisiert worden ist". Das war eben möglich, weil hier ein Gemeinsinn in allen Kreisen geschichtlich gewachsen war. Der Name der „Kriegshilfe" hat sich seitdem überall in Deutschland eingebürgert. Die Kriegshilfe in Hamburg stellte die Mittel zur Gründung der viel von auswärts zu Studienzwecken besuchten Zentrale für Berufsberatung und Lehrstellenvermittlung zur Verfügung und schuf frühzeitig in der „Hamburgischen Gesellschaft für Arbeitsnachweis" den Kristallisationspunkt für die gemeinnützige Arbeitsvermittlung. Von ihr aus nahm auch die Fürsorge für die Kriegsbeschädigten und für die Hinterbliebenen der im Kriege Gefallenen ihren Ausgangspunkt. Oft haben die Hamburger — nicht ohne Genugtuung — gehört, wie günstig auswärts ihr frühzeitiges und gründliches Vorgehen auf diesen Gebieten anerkannt wurde. Im Kriege endlich wurde dank der Unterstützung der Wissenschaftlichen Stiftung die aus ganz Deutschland besuchte „Soziale Frauenschule und das Sozialpädagogische Institut" gegründet, um für die soziale Arbeit die erforderlichen und geschulten Kräfte zu erhalten.

Die Umgestaltung der Verhältnisse durch die Revolution führt jetzt zu einer Zusammenfassung der verschiedenen gemeinnützigen und Wohlfahrtsbestrebungen. Wie einst der Staat — hauptsächlich von der Kirche und anderen gemeinnützigen Einrichtungen — das Schulwesen übernommen hat, so beanspruchen jetzt die Fürsorgeeinrichtungen für Säuglinge, Klein- und Schulkinder wie für die schulentlassene Jugend und die gesundheitlich gefährdeten Teile der Bevölkerung allmählich immer mehr staatliche Mittel und Kräfte. Dadurch wächst der soziale Charakter des Staates und verschiebt sich das Tätigkeitsgebiet der nicht öffentlichen Wohlfahrtspflege. Freilich werden zunächst die Mittel und Kräfte der Bevölkerung hauptsächlich zum Wiederaufbau der eigenen wirtschaftlichen Existenz in Anspruch genommen. Und doch lehrt die Geschichte unseres Hamburger Wohlfahrtswesens, daß hier immer die Zeit nach großen Erschütterungen den Anfang für neu-

artige Aufgaben freiwilliger Liebesarbeit gebildet hat. Solange es Menschen gibt, die das Geben seliger als das Nehmen empfinden, solange es Menschen gibt, denen das „Noblesse oblige" mehr als eine gesellschaftliche Form bedeutet — und beides ist in Hamburg immer in großem Umfange der Fall gewesen, — solange werden wir in der Zukunft das gegenseitig fördernde freiwillige Arbeiten für andere behalten. Augenblicklich ist es ein — bei aller Trauer — erhebendes Bewußtsein, wie immer wieder hier aus aller Welt von ehemaligen Landsleuten Gaben und Spenden in nicht geringem Umfange zusammenkommen.

Das Wesen guter Wohlfahrtsarbeit besteht darin, sich möglichst bald überflüssig zu machen und die Selbständigkeit des Einzelnen oder von ganzen Schichten wieder zur vollen Geltung kommen zu lassen. Wir dürfen darauf vertrauen, daß in absehbarer Zeit auch unsere Wohlfahrtsarbeit wieder selbständig und unabhängig sein und dann wieder kräftige Entwicklungszüge aufweisen wird.

DAS GESUNDHEITSWESEN

VON PROF. DR. PFEIFFER, PRÄSIDENT DES GESUNDHEITSAMTS

Das Gesundheitswesen wird verwaltet im Gesundheitsamt [1] durch die Behörde für das Gesundheitswesen.

Ihr unterstehen die staatlichen Krankenhäuser Eppendorf, Barmbeck, St. Georg, Friedrichsberg, Langenhorn, das Institut für Geburtshilfe, Finkenau, das Hafenkrankenhaus und das Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten, die Krankenhäuser in Cuxhaven und Bergedorf, das Hygienische Institut, die Desinfektionsanstalten, die Schulzahnkliniken, die Untersuchungsstationen für Auslands- und Inlandsfleischbeschau.

Die Behörde ist gleichzeitig Aufsichtsinstanz über die privaten Krankenhäuser, privaten Entbindungsanstalten, das Apothekenwesen, das Auswandererwesen, die sozialen Fürsorgen, so weit sie nicht durch besondere Gesetzgebung wie bei den Krankenkassen und dergl. dem Versicherungsamt unterstellt sind.

Sie hat zu wachen über die Ärzteordnung, das Meldewesen der ansteckenden Krankheiten, die Geburts- und Todesbescheinigungen. Die Stadtärzte im Verein mit den Amtsbezirksärzten versehen den öffentlichen Sanitätsdienst an Land, der Hafenarzt im Wasserverkehr im Hamburger Hafen und in Cuxhaven in Verbindung mit der Quarantäneanstalt und der schwimmenden Desinfektionsanstalt im Hafen für aufkommende Seeschiffe mit seuchenverdächtigen Erkrankungen und Todesfällen an Bord.

Die Gerichtsärzte mit ihrem Hauptsitz im Hafenkrankenhause, woselbst auch die Sektionsräume, Laboratorien, die Leichenschauhalle sich befinden, erledigen den gerichtsärztlichen Dienst und erstatten die Gutachten im Auftrage der Gerichte und Behörden.

Der Behörde sind Beiräte angegliedert für wissenschaftliche Begutachtungen, für veterinäre Fragen, der Beirat für Nahrungsmittelfragen, für Apotheker, Zahnärzte und für soziale Fürsorge.

Die Mitglieder der Behörde wählt die Bürgerschaft. Die Beiratsmitglieder wählt auf Vorschlag der Behörde der Senat. Die Spitze der Behörde wird durch 2 Senatsmitglieder versehen. Die Verwaltung geschieht durch einen Präsidenten, einen Oberregierungsrat und einen Verwaltungsdirektor. Die Krankenhäuser und Institute haben eigene, selbständige Direktoren. Die Oberärzte und wissenschaftlichen Assistenten unterstehen in erster Linie ihren Direktoren. Der Landestierarzt leitet das Veterinärwesen selbständig.

---

[1] *Mönckebergstraße 7*

Alle Direktoren sind Mitglieder der wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Abteilung der Behörde; sie können die Fragen ihrer Institute selbst in der Behörde vertreten.

Während die 5 staatlichen großen Krankenhäuser mit einem Bestand von ca. 9000 Betten der Aufnahme der Allgemeinerkrankungen dienen, sind die anderen mehr für Spezialzwecke vorgesehen. Das Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten ist zum kleinsten Teil Krankenhaus für Tropenkrankheiten, zum größten ein wissenschaftliches Institut mit glänzend ausgestatteten Laboratorien für Bakteriologie, Protozoenforschung, chemische Untersuchungen. Es wird durch amerikanische Institute nicht übertroffen. Im Institut für Geburtshilfe werden Hebammen, Wochen- und Säuglingspflegerinnen ausgebildet. Das Hafenkrankenhaus ist zur Hauptsache Unfallkrankenhaus und erste Hilfsstelle für alle Erkrankungen und Todesfälle, bei denen die Polizei zuerst in Funktion getreten ist.

Das Hygienische Institut führt die Arbeiten aus, die im Interesse der öffentlichen Gesundheitspflege erforderlich sind, wie Untersuchungen der Ausscheidungen und Proben der Erkrankungen die dem Reichsseuchengesetz unterliegen, der Infektionskrankheiten überhaupt, ferner die laufenden Kontrollen des Trink- und Flußwassers, der Badeanstalten, der Fabrikabwässer und dergl. mehr.

Die bakteriologische und chemische Abteilung des Veterinärwesens führt die Untersuchung der tierischen Nahrungsmittel aus und überwacht die Herstellungsräume der Nahrungsmittel im Verein mit der chemischen Abteilung des Hygienischen Instituts, sofern nicht bestimmte Gebiete, wie Auslandsfleischkontrolle, Milchverkehr, Untersuchung der sonstigen Nahrungs- und Genußmittel allein zum Arbeitsgebiet des Hygienischen Instituts gehören.

Die Desinfektionsanstalten haben neben den Haus- und Schiffsdesinfektionen die planmäßige Vertilgung der Ratten im Stadt- und Hafengebiet zu leisten. Große Desinfektions- und Badeeinrichtungen am Bullerteich erledigen die Reinigung der Personen, die von Krätze und sonstigem Ungeziefer befallen sind. Die Einrichtung kann gleichzeitig den Andrang großer Massen bewältigen. Ein Beobachtungshaus im Hafenkrankenhause dient der Aufnahme von Schiffsbesatzungen seuchenverdächtiger Schiffe während der Dauer der Quarantäne.

Während die Tätigkeit der verschiedenen Beiräte der Behörde von vornherein klar liegt, bietet der Fürsorgebeirat insofern eine Besonderheit, indem der Landesverband für Volksgesundheitspflege, der der Behörde halbamtlich angegliedert ist, den Sammelpunkt bildet für die verschiedenen Fürsorgen wie der für Tuberkulosekranke, Säuglinge, Kleinkinder, Schulkinder, Krüppel und dgl. mehr. In diesem Beirat haben sich Staat und private Fürsorgen

sowie Versicherungsträger zu gemeinsamer Arbeit zusammengefunden, um Kräfte zu sparen und doppelte und mehrfache Hilfen zu vermeiden. Der Staat gibt seine Beihilfen an die zentrale Sammelstelle, wo auch eine zentrale Buchführung über die geleistete Fürsorge geschieht, so daß jede Organisation jederzeit betreffs einer in Fürsorge befindlichen oder zu nehmenden Person Aufschluß erhalten kann, ob dieselbe bereits und wo sie in Fürsorge ist, oder gewesen ist. Ein Stab von Schwestern, verteilt auf die Bezirke, versieht unter ärztlicher Leitung den täglichen Dienst. Alle Schwestern verschiedener Organisationen erhalten einheitliche Direktiven und haben die Arbeiten der anderen Organisationen im Bezirk mit wahrzunehmen.

Der ärztliche Dienst bei allen Behörden untersteht nach dem Gesetz der Behörde für das Gesundheitswesen, d. h. Neuerungen und Änderungen können nur im Einvernehmen mit der Behörde vorgenommen werden. Diese Bestimmung soll verhüten, daß neben der Gesundheitsbehörde nach und nach bei anderen Behörden keine selbständige Gesundheitsinstitutionen entstehen, wodurch die Übersichtlichkeit und Verantwortung bei der Zentrale illusorisch gemacht werden kann.

Die staatlichen Prüfungen für beamtete Ärzte, für Hebammen, Wochen-, Säuglings- und Krankenpflegerinnen und -Pfleger, Apothekergehilfen, Drogenhändler, soweit sie mit Giften handeln wollen, für Wärter und Wärterinnen, sowie für Masseure sind durch Beauftragte der Behörde abzuhalten.

Die Krankenbehandler und Kurpfuscher werden durch die Behörde überwacht.

Die Wasserversorgung, die Beseitigung der Abwässer, die Wohnungshygiene, Schulbauten, Turnunterricht für Schiefwuchs, Spiel und Sport werden begutachtet im Verein mit den Behörden, die es angeht, insoweit wie die Spezialkenntnisse der Behörde den sachverständigen Technikern der anderen Behörden behilflich sein können.

DAS WIRTSCHAFTSLEBEN IN DER VERGANGENHEIT

VON DR. DR. H. C. ERNST BAASCH
DIREKTOR DER COMMERZBIBLIOTHEK A. D.

Von frühesten Zeiten an ist Hamburg auf Handel und Schiffahrt begründet gewesen. Und wenn es nicht die Lage am breiten schiffbaren Strom, die Nähe des Meeres erklärlich machte, so sprechen die wichtigen Freibriefe, die in den Jahren 1189 und 1190 der Stadt von Kaiser Friedrich I. und dem Landesherrn, dem Grafen Adolf III. verliehen wurden, es noch deutlicher aus; sie reden von Seeschiffahrt, Fischerei, Handel mit Holz und Asche, von Geldwechsel; sie enthalten Bestimmungen über unrichtige Maße für Bier, Brot, Fleisch; sie erwähnen Ein- und Ausfuhrzölle; kurz, sie berühren lauter Merkmale, Gegenstände und Mittel des Verkehrs und Wirtschaftslebens.

In tatsächlicher Ausführung dieser geschriebenen Satzungen sehen wir, wie Hamburg sich mit den Nachbarstädten, für die auch Handel und Schiffahrt die wichtigsten Erwerbszweige sind, zusammenschließt, wie es vorzüglich mit Lübeck in engere Verbindung tritt, für den sicheren Verkehr zwischen beiden Städten, d. h. zwischen West- und Ostsee, gemeinsame Maßnahmen trifft, wie es bald an den Schritten teilnimmt, die zur Bildung der Hanse führen, und in diesem Bund schnell eine bedeutsame Stellung gewinnt. Auch in diesem Teile ihrer Wirksamkeit zeigt die Stadt, daß sie sich bewußt ist, für ihren Handel, ihre Schiffahrt, die Sicherung der Verkehrswege, die Schaffung geordneter Münzverhältnisse eine wirtschaftspolitische Tat zu vollziehen.

Im Laufe des 13. Jahrhunderts dehnt sich die Handelstätigkeit Hamburgs umfassend aus: Elbabwärts bis zur See und nach Ost- und Westfriesland, den Niederlanden, Brabant und Flandern, nach England und Irland. Elbaufwärts nach Magdeburg, dann nach Lüneburg, Bardowiek und Braunschweig, ostwärts nach Mecklenburg, nordwärts nach Schleswig. Der Schwerpunkt seines Handels lag wohl schon damals in den Niederlanden und Flandern. Die hauptsächlichsten Handelsartikel waren Holz, Getreide, Asche, Tuch, Bier als Ausfuhrartikel, während Butter, Pferde, Tuche eingeführt wurden.

Aber nicht nur in diesen äußeren Merkmalen des Handelsverkehrs, wie die Quellen ihn überliefern, tritt uns der merkantile Charakter der Stadt entgegen. Fast noch deutlicher spricht die Tatsache, daß Hamburg schon in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts ein geschriebenes „Schiffrecht" besaß, für den maritim-merkantilen Charakter der Stadt und ihrer Bevölkerung. Daß man das Bedürfnis empfunden hat, für die ja auch anderweitig beglaubigten Schiffahrtsbeziehungen Hamburgs eine rechtliche Grundlage zu schaffen,

ist für die Richtung, die den Interessen der Stadt gewiesen wurde, bezeichnend.

Hamburg war aber nicht allein der Vermittler zwischen Osten und Westen, Durchgangsplatz für die beiderseitigen Waren; es lieh nicht nur den Ostseeplätzen, vorzüglich Lübeck, seine Schiffe für den Verkehr auf der Westsee. Hamburg besaß auch eine selbständige Handelsstellung. Diese verdankte es hauptsächlich einem von ihm erzeugten Produkt: Landwirtschaftliche Erzeugnisse konnte die Stadt auf ihrem schmalen Gebiet nicht hervorbringen; wohl aber entwickelte sich schon früh in ihren Mauern eine Industrie die für lange Zeit der Stadtbevölkerung eine einträgliche Beschäftigung, ihrer Schiffahrt eine reiche Betätigung geboten, endlich den Namen Hamburgs über weite Strecken Nordeuropas bekannt gemacht hat. Das war das Bier.

Für etwa 150 Jahre steht seit dem 14. Jahrhundert das Brauwesen an der Spitze des Wirtschaftslebens Hamburgs. Zunächst nur ein Gewerbe für den eigenen Bedarf und den der nahen Umgebung entwickelte sich die Hamburger Bierbrauerei bald zu einem schwunghaften Exportgewerbe, das, wie schon von den Zeitgenossen erkannt wurde, Hamburg reich gemacht hat. Begünstigt durch die maritime Lage der Stadt fand dies Bier seine besten Abnehmer im Westen, namentlich in den Niederlanden. Seit dem 14. Jahrhundert war das Hamburger Bier das beliebteste Exportbier an der Nordsee; es verdrängte das Bremer Bier und faßte festen Fuß in Holland. Nach Amsterdam, nach Staveren, nach Brügge und Sluys führten die Hamburger Bierschiffe, die in der Regel gemeinsam fuhren, das nach Technik und Geschmack hochstehende Getränk. Im Jahre 1416 schreiben die Älterleute des deutschen Kaufmanns zu Brügge nach Hamburg, „daß wir mit keinen Kaufleuten aus irgend einer Hansestadt so viel wegen ihrer Kaufmannschaft zu thun haben als wir mit euren leuten um eures Biers willen zu thun haben". Man begreift darnach, daß Hamburg das „Brauhaus der Hanse" genannt wurde. Nie wieder bis heute hat Hamburg einen Massenartikel eigenen Erzeugnisses gehabt, der so seinen Seehandel nährte wie das Seebier des Mittelalters.

Über diese Bedeutung für den Gesamthandel der Stadt war man sich in Hamburg nicht im Unklaren. Die Gesetzgebung der Stadt hat sich im 14. und 15. Jahrhundert mit keinem Gegenstande so oft und so eingehend beschäftigt wie mit dem Bier; nicht allein die Qualität unterlag sorgfältiger Aufsicht, die ganze ältere Stapelpolitik des Rats war hauptsächlich bestimmt durch das Interesse der Brauerei; die regelmäßige Zufuhr ihres wichtigsten Rohstoffes, der Gerste, zu sichern, war ein Hauptziel der Wirtschaftspolitik. Als mit dem 16. Jahrhundert die Hamburger Brauerei infolge der Verbote des Auslandes und der heimischen Konkurrenz schnell

zurückging, hat dieser Niedergang freilich keinen großen Einfluß auf das Hamburger Wirtschaftsleben gehabt, da nun infolge des Wachstums der Stadt der innere Verbrauch zunahm und überdies andere, wichtige Faktoren in Wirksamkeit traten, die Hamburg den Verlust der vorzüglich auf das Bier gegründeten Blüte verschmerzen ließen.

Neben dem Brauwesen entstanden im Mittelalter auch andere Gewerbe, die das Hamburger Wirtschaftsleben günstig beeinflußten. Es entwickelte sich ein reiches gewerbliches Leben, das, auf zünftlerischer Grundlage ruhend, sich über alle Gebiete damaliger handwerklicher Produktion erstreckte. Vorzüglich ist das Bereiten von Tuch zu nennen; das Böttchergewerbe blühte in Zusammenhang mit der Brauerei, die Reepschlägerei in Folge der Seeschiffahrt.

Bei aller Bedeutung seiner Gewerbebetriebe trug Hamburg doch im wesentlichen den Charakter einer Handelsstadt an sich. Das Bierausfuhrgeschäft wurde kaufmännisch betrieben. Und zu dem Bier gesellten sich andere Waren, die im Groß- und Kleinhandel vertrieben wurden; als Ausfuhrartikel namentlich Leinwand, Eisen, Honig, Fleisch, Butter, als Einfuhrartikel Tuche. Letztgenannter wichtiger Artikel, aus den Niederlanden und England bezogen, ward in das ausgedehnte wirtschaftliche Hinterland Hamburgs weiter vertrieben.

So ist die Politik Hamburgs auf das Wirtschaftsleben gerichtet; wenn es die Seeräuber ausrottete, die Verbindung zwischen dem Meere und der Stadt durch Leuchtfeuer, Baken und Tonnen sicherte, sich an der Elbmündung dauernd festsetzte, den kleinen, aber wirtschaftlich wichtigen Alsterfluß erwarb und die Landstraßen in der Umgegend befriedete, überall war das Ziel eine Befestigung der Handelsstellung Hamburgs; in allen solchen Maßnahmen wirkt schon in dieser Frühzeit ein zweckbewußter Kaufmannsgeist, der alle ihm zu Gebote stehenden Machtmittel seinem Interesse dienstbar macht.

Dieser Kaufmannsgeist gibt sich wie daheim so auch im Auslande, an der Peripherie hansischer Wirksamkeit, kund. Früh schon zog der Hamburger Kaufmann hinaus in die hansischen Kontore, nach Utrecht, Brügge, London; das alte Stadtrecht von 1270 läßt deutlich erkennen, daß die Tatsache der langen Abwesenheit von der Vaterstadt als eine Lebensgewohnheit der Bürger galt. Durch diese Auslandstätigkeit förderte der Hamburger Kaufmann das heimische Wirtschaftsleben mindestens in gleichem Maße wie durch den Aufenthalt daheim.

In Hamburg selbst sondert sich während der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts der Kaufmannsstand schärfer ab von den übrigen Ständen. Er stand zeitweilig in lebhaftem Gegensatz zu den Zünften und brachte z. B. im Jahre 1375 einen großen Aufstand der Zunft

zum scheitern. Nicht zunftmäßig organisiert, schloß er sich je nach der Handelsrichtung in kirchlichen Brüderschaften zusammen, deren wichtigste die Flandern-, England- und Schonenfahrer waren; sie bildeten am Ende des 14. Jahrhunderts den „meenen Kopman" und traten nun als Vertreter der Kaufmannschaft auf. Daß der Handel über See die Vorbedingung der Zugehörigkeit zu dieser Kaufmannschaft war, ergibt sich aus dem auf jene drei Gesellschaften zurückgehenden Ursprung. Im Jahre 1517 wählte der „meene Kopman" einen Kaufmannsrat, der sich „Ein Ehrbarer Kaufmann" nannte; damit war eine vorläufig noch ziemlich lose, immerhin aber die Kaufmannschaft von Fall zu Fall vertretende Organisation des wichtigsten Teiles des Hamburger Wirtschaftslebens geschaffen.

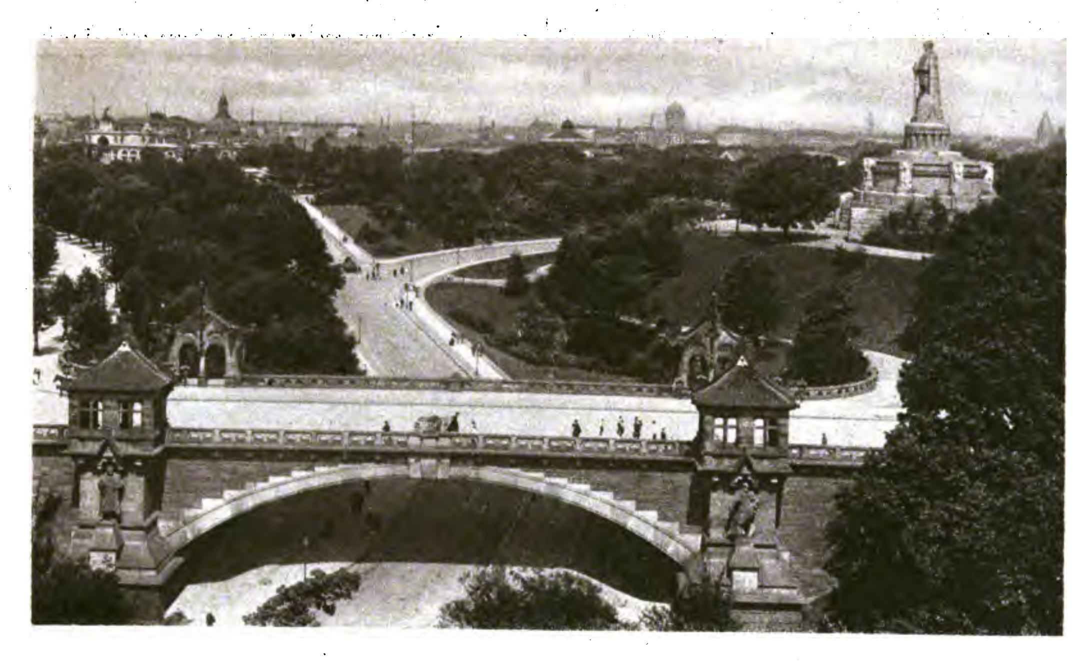
Im einzelnen vollzog sich der Handel in den Formen des mittelalterlichen Stadtwesens. Der Gästehandel war verboten; der Fremde, der Waren in die Stadt brachte, durfte sie nur an Bürger verkaufen; der Kleinhandel war den Fremden untersagt. Ausgenommen waren die Jahrmärkte, deren Hamburg im 14. Jahrhundert drei besaß, von denen einer ein Pferdemarkt war; im Jahre 1471 kamen noch vier Pferdemärkte hinzu, ein Zeichen von der großen Bedeutung Hamburgs für das Wirtschaftsleben der umliegenden ländlichen Gebiete.

Von Grund aus wandelten sich die Hamburger Wirtschaftszustände im 16. Jahrhundert. Der Niedergang der Brauerei, der zeitlich mit dem der Hanse zusammenfällt, ist als ein Symbol für den letzteren anzusehen. Wie jede Stadt, des Solidargefühls bloß, nun ihr Bier rücksichtslos auf den Markt warf, ohne die Folgen dieser inneren Konkurrenz für die Stellung der Hanse an den fremden Plätzen zu berücksichtigen, wo das Bier den Städten ein allgemeines Übergewicht verschafft hatte, so ging auch das hansische Gemeinschaftsgefühl im Großen immer mehr in die Brüche, obwohl die erstarkenden Kräfte der nordischen Mächte einen engeren Zusammenschluß der deutschen, am Seehandel beteiligten Städte notwendiger denn je erscheinen ließen.

Hamburg aber sicherte sich in richtiger Erkenntnis der Sachlage aus diesem Verfall überaus wichtige Erwerbungen wirtschaftlicher Art. Als im Laufe des 16. Jahrhunderts der Schwerpunkt des deutschen Wirtschaftslebens von Oberdeutschland, von Augsburg, Ulm, Konstanz, Nürnberg nach Norddeutschland, nach Hamburg und Leipzig, vom Bodensee an die Elbe und in die sächsische Ebene verlegt wurde, als andererseits die Bedeutung der Ostsee für den Welthandel zurücktrat und die Westsee dem mächtig erweiterten Handelsblick bisher ungeahnte, lockende Aussichten darbot, sah sich Hamburg vor Aufgaben gestellt, die es ihm unmöglich machten, alten verwitterten Verträgen, durch die Verhältnisse überwundenen Anschauungen treu zu bleiben. Auch im Wirtschaftsleben der Völker gibt es Augenblicke, in denen das



7 - Johannisbollwerk am Niederhafen mit Hochbahn



8 - Elbhöhe mit Bismarck-Denkmal

Festhalten an alten, noch so heiligen Verpflichtungen, die Treue für Bundesgenossen zurücktreten muß hinter der harten Notwendigkeit wirtschaftlicher Selbsterhaltung. So nahm Hamburg entgegen den hansischen Satzungen die Fremden auf, zuerst die Engländer, dann die Niederländer und die portugiesischen Juden und stellte sie, namentlich die beiden erstgenannten, den Bürgern nicht nur im wesentlichen gleich, sondern verlieh sogar den Engländern gewisse Bevorzugungen.

Das Wirtschaftsleben eines Gemeinwesens ist in hohem Grade abhängig von der Energie seiner Bevölkerung; in zweiter Linie wirken Umstände wirtschaftsgeographischer Art, unter denen jene arbeitet. Daß aber jene Energie aufgefrischt wird durch den Zuzug intellektuell hochstehender Fremder, diese Erfahrung bewährte sich auch in Hamburg. So war die unmittelbare Folge der Fremden-Einwanderung eine Zunahme des Verkehrs mit England, namentlich aber mit Spanien und Portugal. In letzterer Beziehung trat Hamburg einen gewichtigen Teil der Erbschaft des in Folge der Sperre der Schelde aus dem großen Handelsverkehr ausscheidenden Antwerpen an. Schon vor der Aufnahme der Niederländer und Portugiesen hatte Hamburg in unmittelbarem Geschäftsverkehr mit der pyrenäischen Halbinsel gestanden; er nahm jetzt einen lebhaften Aufschwung; ihm besonders verdankte Hamburg seine hervorragende Stellung im Kolonialwarenhandel. Im Zusammenhang mit der Verbindung mit Portugal steht es, wenn Hamburg um die Wende des 16. zum 17. Jahrhundert mehrfach direkte Fahrten nach Brasilien unternommen hat.

Nicht nur seinem Handel und seiner Schiffahrt, auch seinem Gewerbe kam diese Lösung von den wirtschaftlichen Fesseln, die die Zugehörigkeit zur Hanse auferlegte, zu Gute. Bereits 1530 war die englische Tuchfärberei in Hamburg eingeführt; am Ende des Jahrhunderts nahm dies Gewerbe, vorzüglich infolge der Einwanderung der Niederländer, bedeutend zu. Andere Gewerbe folgten dem von der Zuwanderung ausgehenden Antriebe, so die Industrie der Sayen- und Baumseidenmacher.

Überhaupt wurden diese Einwanderungen für das Hamburger Wirtschaftsleben zu einer reichen Quelle der Befruchtung; sie verliehen dem Unternehmungsgeist der Hamburger, der vielfach noch in den Anschauungen mittelalterlicher Handelsführung steckte, frischen Anreiz, schufen eine rationelle Handelstechnik und machten die Denkart der Bevölkerung empfänglicher für die Erfordernisse der Zeit. Noch weit später machen sich diese fremden Einflüsse im Hamburger Wirtschaftsleben bemerkbar; die äußere, auf religiösen und nationalen Motiven beruhende Scheidung der Fremden von den Einheimischen läßt jene Einwirkungen um so schärfer hervortreten.

Unter den Schöpfungen, die wesentlich dem Einfluß der Fremden

zuzuschreiben sind, ist die im Jahre 1619 erfolgte Errichtung der Bank zu nennen; das Motiv ihrer Begründung lag in dem Bedürfns der Befestigung des Münzwesens; sie war in ihrer ersten Organisation nichts als eine Wechselbank, durch die man sich gegen die Verschlechterung der Münze schützte. Trotz der ihr von Beginn anhaftenden Schwächen hat für zweieinhalb Jahrhundert die Bank dem Wirtschaftsleben der Stadt als finanzielles Rückgrat gedient.

Eine selbständige Hamburger Schöpfung, die zugleich eine bedeutsame Neuerung für den kommerziellen Gesamtcharakter der Stadt darstellte, war die Errichtung einer Börse in den Jahren 1558—60. Unter den Börsen auf deutschem Boden war sie eine der ältesten; mit ihr ist die Handelsgeschichte Hamburgs eng verbunden. Durch diese Gründung wurde kundgetan, daß die Kaufleute nicht mehr in erster Linie sich als England-, Flandern-, Schonenfahrer fühlten, sondern daß das Sonderinteresse der einzelnen Handelsrichtung zurücktrat vor dem gemeinsamen geschäftlichen Interesse aller Kaufleute. Die Börse war der öffentliche Ausdruck des Entstehens und Wirkens einer allgemeinen Kaufmannschaft. In diesem Gebäude arbeiteten die Kaufleute ein jeder nach Maßgabe seiner Verhältnisse und besonderen Interessen, alle aber gemeinsam zum Besten des gesamten Wirtschaftslebens und für das Gedeihen von Handel und Schiffahrt der Vaterstadt. Es war der Beginn einer kaufmännischen Gemeinwirtschaft ohne den Zwang einer körperschaftlichen Organisation.

Auch darf die Errichtung der Börse als ein Symptom für die nun eintretende schärfere Trennung des Großhandels vom Kleinhandel, die bisher noch in engerer Verbindung gestanden, betrachtet werden. Diese Entwicklung wurde befördert durch die Zunahme der Beziehungen zu den westeuropäischen Handelsgebieten und die davon herrührende Vermehrung des Bezuges wertvoller Waren, die große Kapitalien erforderte. Der Großkaufmann sah nun vom Kleinhandel mehr und mehr ab. Ganz vollzog sich diese Trennung erst in den folgenden Jahrhunderten, und für einige Artikel, so Wein, Tee, hat eine Personal-Union von Klein- und Großhandel vielfach noch bis in die Gegenwart bestanden.

Zwar langsam, aber unaufhaltsam wurde nun Hamburg infolge der großen Veränderungen und Verschiebungen innerhalb der Weltwirtschaft, die das 16. Jahrhundert herbeiführte, aus den Geleisen mittelalterlicher Stadtwirtschaft hinausgedrängt. Oft gegen den Willen starker Teile des Bürgertums, nicht selten unter dem Widerstande des Rats, manchmal sogar der Kaufleute, wurde ein Stück der alten Wirtschaftspolitik nach dem andern zu Grabe getragen. Bis zuletzt suchte man aus ihr Gewinn zu ziehen; die wirtschaftliche Stellung, die Hamburg heute an der Elbe einnimmt, an dem Arme des Stroms, der ursprünglich der minderbedeutende war, den aber die Stadt durch ihr geschicktes Vor-

gehen zu dem Hauptstrom zu machen verstand, hat Hamburg nur erringen können durch die rücksichtslose Behauptung seines Stapelrechts. Auf diesen und anderen Ansprüchen und Rechten stadtwirtschaftlichen Charakters hat es seine wirtschaftliche Präponderanz vor den aufstrebenden, von fürstlicher Macht unterstützten benachbarten Elbstädten zu begründen gewußt.

Innerhalb des engeren Wirtschaftsgebietes gelang es nun Hamburg, seine Konkurrenten zu verdrängen. Früher hatten Magdeburg, Lüneburg, Stade, Buxtehude noch eigenen Seehandel getrieben; das hörte jetzt auf; durch seine Stapelpolitik, den Vertrag mit Magdeburg von 1538, sein zielbewußtes rücksichtsloses Vorgehen gegen alle Mitbewerber in der Nachbarschaft vereinigte Hamburg den Seehandel des Elbgebiets in seinen Mauern, fesselte es ihn an seine Schiffe. Damit schuf es das Emporium, das für größere, weltwirtschaftliche Aufgaben Macht besaß, beugte es der Zersplitterung der Kräfte durch kleine, rührige, aber kapitalschwache Gemeinwesen vor.

Energisch bekämpfte ferner Hamburg die im 17. Jahrhundert sich häufenden Versuche, die mühsam errungene wirtschaftliche Stellung an der Elbe zu erschüttern, sei es durch Anlegung neuer Zölle, wie es der Glückstädter war, sei es durch die Errichtung junger städtischer Gemeinwesen, Harburg, Altona, Glückstadt. Die erbitterten Kämpfe mit den benachbarten Landesherren, die in diplomatischen Verhandlungen, Prozessen, Gewalttätigkeiten ihren Ausdruck fanden, führte Hamburg für die Geschlossenheit und Größe seines städtischen Wirtschaftskörpers. Es ist fraglich, ob der deutschen Gemeinwirtschaft damit gedient gewesen wäre, wenn in den Zeiten politischer Zersplitterung auch die wirtschaftlichen Kräfte an diesem Brennpunkt der Berührung des deutschen Handelslebens mit dem Auslande zerstreut und verzettelt worden wären über eine Reihe kleinerer Plätze. Der Hamburger Kaufmann des 17. und 18. Jahrhunderts war gewiß kein Patriot im idealen Sinne; er trieb seinen Handel wie und mit wem er konnte und ließ sich nur von Geschäftsrücksichten leiten; aber er vertrat mit dem harten Egoismus seines Standes ein großes Handelszentrum und damit einen Einheitsgedanken. Auf diesem wirtschaftlichen Gebiete war er ein Bahnbrecher.

Infolge der bewußten Engherzigkeit der von ihm beobachteten Wirtschaftspolitik hat Hamburg ohne Zweifel auch den Nachbarn manches wertvolle wirtschaftliche Gut überlassen müssen; es ist das Schicksal einer jeden schroff durchgeführten Wirtschaftspolitik, daß sie ihrem Träger neben dem Gewinn, den sie einbringt, auch Opfer auferlegt. So wanderten manche einträgliche Erwerbszweige nach Altona und Harburg; die Grönlandfahrt wurde z. T. nach Glückstadt und Altona getrieben, weil Hamburg die Reederei der Juden nicht zuließ. Aber dank seiner traditionellen Handels-

stellung und Kapitalmacht, seiner vertraglichen und persönlichen Verbindungen mit dem Binnenlande, vorzüglich mit dem gleichfalls dem starren Stapelprinzip huldigenden Magdeburg, dank seiner klugen Elbpolitik, die vom Mittelalter bis zur Neuzeit, insbesondere vom 16. bis 18. Jahrhundert darauf gerichtet war, alle für die Schiffahrt wichtigen Punkte in der Umgebung unter seinen politischen oder wirtschaftlichen Einfluß zu bringen, hat es trotz und vielleicht wegen seines scheinbar kurzsichtigen Festhaltens an alten Rechten sich behauptet und nur überaus vorsichtig ein Ventil nach dem andern geöffnet, um dem Wirtschaftsleben mehr Bewegungsfreiheit zu gewähren.

So konnte sich im 17. und 18. Jahrhundert trotz des noch bestehenden Verbotes des Gästehandels und des Widerstrebens eines Teils der Bürgerschaft eine starke Spedition und ein umfangreicher Kommissionshandel entwickeln. Das Waren Ein- und Ausfuhrgeschäft nahm einen lebhaften Aufschwung. Im 17. Jahrhundert trieb Hamburg einen ausgedehnten Handel mit Schiffbau- und Kriegsmaterialien; für Kupfer war es Stapelplatz; wichtig war sein Wein- und Heringshandel, der Handel mit ausländischen Farbhölzern und andern Farbwaren, wie Waid, Potasche. In Gewürzen nahm sein Handel bedeutend zu, namentlich in Pfeffer und Ingwer. Für Salz war es wichtiges Emporium; es versorgte das Binnenland mit französischem und portugiesischem Salz und führte deutsches Salz aus. Umfangreich war sein Handel mit nordischen Produkten, Tran, Teer, Wachs, sodann mit Holz, Fellen und Häuten. Im Handel mit Juchten machte es Amsterdam erfolgreich Konkurrenz. Hand in Hand mit dem zunehmenden Warenhandel ging ein blühendes Wechselgeschäft, das meist in den Händen der Juden lag; Hamburg entwickelte sich zu einem der wichtigsten Wechselplätze Nord-Europas.

Der Wettbewerb der unter freierem wirtschaftlichen Regiment stehenden Nachbarstädte führte dann im Beginn des 18. Jahrhunderts dahin, daß die zollfreie Durchfuhr unter gewissen Kautelen in der Form eines beschränkten „Porto franco" gesichert wurde. Nun ward auch die Zollordnung einer für die Bedächtigkeit der Zeit und den konservativen Sinn der Hamburger gründlichen Reform unterzogen, eine Reihe wichtiger Waren (Getreide, Leinwand, Garn, Blech, Kupfer, Weine usw.) vom Zoll befreit oder stark herabgesetzt. Das förderte das Wirtschaftsleben der Stadt in hohem Grade, hat ihren Hafen- und Handelsverkehr vermehrt und stärkte vorzüglich ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber den Holländern, die schon jetzt in mehr als einem Handelszweig von Hamburg überflügelt wurden.

Wichtige Handelsartikel schuf auch die heimische Industrie, deren Beziehungen zum Handel enger wurden. Die Raffinerie des Zuckers, Ende des 16. Jahrhunderts von den Niederländern eingeführt,

entwickelte sich im Laufe des 17. und 18. Jahrhunderts zu einer ausgedehnten Industrie, die, wie einst die Brauerei, dem Wirtschaftsleben der Stadt eine besondere Farbe und wesentlichen Ansporn verlieh. Am Ende des 18. Jahrhunderts besaß Hamburg etwa 300 Zuckersiedereien, die meist für den Export arbeiteten. Von andern Artikeln der einheimischen Industrie, die im 18. Jahrhundert für den Handel Bedeutung hatten, sind zu nennen: die Kattundruckereien, Samt- und Strumpffabriken, Färbereien usw.

Den Hauptanteil am Handel trugen doch die Erzeugnisse des Binnen- und Auslandes. Für die unter dem Schutze der merkantilistischen Politik wachsende binnenländische Industrie eines bedeutenden Teiles Norddeutschlands, Böhmens, der kaiserlichen Erbländer, Polens wurde Hamburg der natürliche Ausfuhrplatz, während es anderseits diese Gebiete mit den Produkten des europäischen und überseeischen Auslandes, soweit dies als Bezugsquelle in Betracht kam, versorgte. So ging ein großer Teil der schlesischen und westfälischen Leinwand über Hamburg ins Ausland, während Kolonialwaren den Weg ins Binnenland mehr und mehr über Hamburg nahmen.

Diese Entwicklung wurde gefördert durch die Erschließung der Elbe und der märkischen Wasserstraßen für den durchgehenden Verkehr mit Hamburg. Im 16. Jahrhundert erreichte es den freien Wasserverkehr mit Magdeburg; während des 30jährigen Krieges entstand der durchgehende Verkehr oberhalb Magdeburgs; seit 1669 war in Folge des Baues des „neuen Grabens", der die Oder mit der Spree verband, der unmittelbare Verkehr zwischen Hamburg und Breslau hergestellt. Für Hamburg war dieser Binnenschiffahrtsverkehr um so bedeutsamer, als der Landfrachtverkehr unter zahlreichen Zwangseinrichtungen, schlechtem Zustande der Straßen und Mängeln des Fuhrwesens litt. Der zunehmende Wettbewerb beider Transportwege ist ihrer Verbesserung und damit dem Handel zu Gute gekommen.

Nicht mit Unrecht hat man Hamburg unter den wenigen selbständigen Wirtschaftskörpern genannt, die im 17. und 18. Jahrhundert das deutsche Wirtschaftsleben aufrecht gehalten haben. Während der Stürme des 30jährigen Krieges, in der schweren Depression, die er hinterließ, den andauernden Kriegen, in die Deutschland verwickelt wurde, versteht es Hamburg nicht nur die eigene Position zu behaupten, sondern es gelingt ihm, seinen Handel und seine Schiffahrt auszudehnen, mächtigen Mitbewerbern, wie Amsterdam, Raum abzugewinnen, ein Stück des Warenhandels nach dem andern an sich zu ziehen. Das ist zum Teil die Folge seiner Neutralitätspolitik, auf Grund welcher Hamburg vorzüglich den in zahllose Kriege verwickelten Holländern als gefährlicher Konkurrent entgegentrat; zum andern Teil aber ein Ergebnis weitschauender Privatinitiative. Diese verstand es

in der Hamburgs Wirtschaftsleben den erfolgreichen Wettbewerb mit den größten Handelsemporien Europas aufnahm. Gegen die wachsende Konkurrenz der andern deutschen Häfen aber bewahrte es den ihm seit langem zugefallenen ersten Rang. Insbesondere schlug es alle Versuche ab, die den Oderkurs vor dem Elbkurs begünstigen und Stettin zu einem nennenswerten Nebenbuhler im internationalen Handel machen wollten.

Zunächst war der hamburgische Handel, wie seit dem 18. Jahrhundert, überwiegend Zwischenhandel; er vermittelte dem deutschen Binnenlande und einem großen Teil Nord- und Osteuropas den Bezug ausländischer Waren und vertrieb in Gegenleistung die Produkte dieser Gebiete. Mit der wachsenden Industrie des deutschen Binnenlandes, die nicht weniger tatkräftig als der Handel bestrebt war, sich vom Auslande unabhängig zu machen, nahm die deutsche Ausfuhr über Hamburg zu. Obwohl die Stadt wie ihre hansischen Schwesterstädte, sich dem Anschluß an die deutsche Zolleinigung in zähem Widerstande und mit der Abneigung des inmitten der internationalen Handelsbewegung stehenden Weltbürgers gegen das Zollzwangssystem der „Süßwasserpolitiker" widersetzte und trotz aller lockenden und drohenden Werbungen sich der wirtschaftlichen Einheit des großen Vaterlandes nicht anschloß, entwickelte sich die Stadt doch zu dem wichtigsten Ausfalltor der Erzeugnisse deutschen Gewerb- und Bodenfleißes. So wurde Hamburg für deutsche Leinen-, Baumwollen-, Woll- und Seidenwaren, für Manufakturwaren, Glas, Butter, Zink, inländisches Nutzholz der natürliche Ausfuhrhafen. Im Handel mit Manufakturwaren nach Skandinavien nahm es eine führende Rolle ein. Wie früher, war der Hamburger auch jetzt ein fleißiger Besucher der großen Messen; ein bedeutender Teil dieses Handels geschah auf eigene Hamburger Rechnung. Einen mächtigen Aufschwung nahm in der Mitte des Jahrhunderts der Getreidehandel, dem die kornreichen Gebiete der Nachbarschaft die Ware lieferten; es war dies meist Ausfuhrhandel nach England und im wesentlichen Hamburger Eigengeschäft.

Zur Aufrechterhaltung des wachsenden Handels bedurfte es, wie begreiflich, steter Sorgfalt und menschlicher Pflege. Kein noch so günstig gelegener Handelsplatz gedeiht auf die Dauer, wenn man ihn nur sich selbst überläßt. Alter Überlieferung getreu versäumte Hamburg nicht, mit staatlichen und privaten Mitteln die Einrichtungen zu schaffen, die für die Behauptung seiner wirtschaftlichen Zentralstellung erforderlich waren.

Unter den staatlichen Mitteln sind an erster Stelle die zahlreichen Handels- und Schiffahrtsverträge zu nennen, die Hamburg mit europäischen Staaten schloß. Was in dieser Beziehung geschehen konnte und mußte, ist sicherlich geschehen; diese Verträge bildeten das völkerrechtliche Gerüst für das Hamburger Handelsleben;

sie räumten viele Hindernisse weg und ebneten dem wagenden Kaufmann die Wege. Überschätzen darf man diese Verträge nicht; da sie meist mit Staaten von großem Landbesitz und starker Produktion abgeschlossen sind, fehlte es naturgemäß dem kleinen Stadtstaat an Gegenleistungen. Den Hauptnutzen hat die Schiffahrt aus ihnen gezogen. So blühte die Reederei, seit langem ein Schmerzenskind Hamburgs, in erfreulichem Maße auf, nachdem dem Unwesen der Barbaresken ein Ende bereitet war und der Abbau, später die Aufhebung der englischen Schiffahrtsgesetze den Schiffen anderer Nationen ein breites Feld der Tätigkeit eröffnete. Hamburgs Schiffe nutzten die neue Konjunktur eifrig aus. Es entstand eine Hamburger Großreederei; zunächst auf den schon im 18. Jahrhundert geschaffenen Grundlagen als Privatunternehmungen Einzelner; später vielfach in der Form von Aktiengesellschaften. Im Jahre 1847 wurde die erste Aktienreederei, die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt, gegründet. Mit dieser Schiffahrt, einer von Jahr zu Jahr wachsenden Flotte von Seeschiffen umspannte nach und nach Hamburg den Erdball, mit seinen regelmäßigen Linien und mit der allgemeinen Frachtfahrt überall hintragend deutschen Namen, deutschen Gewerbefleiß, deutsche Handelstüchtigkeit.

Der Übergang von der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt, der sich seit den 1840er Jahren langsam, aber unaufhaltsam vollzog, beeinflußte auch das Wirtschaftsleben der Stadt durch die Zunahme des Schiffbaus, die Steigerung der Kohlenzufuhr, das Anwachsen der Passagierfahrten, die Vergrößerung der über Hamburg geleiteten Auswanderung.

Nun befreite sich auch Hamburg von den Überresten des Zwanges, der noch auf dem eigenen Wirtschaftsleben ruhte. Hatte es im 17. Jahrhundert allmählich den Markt-, Straßen- und Stapelzwang preisgeben müssen, so verschwand jetzt der Zunftzwang und der Fremdenzwang; Gewerbe und Handel wurden für Jedermann frei; jeder Handwerker konnte nach Belieben produzieren, und kein fremder Kaufmann bedurfte mehr der Vermittelung eines Hamburger Bürgers, um hier Handel zu treiben. Alle diese Zwangsinstitutionen und Beschränkungen hatten im Rahmen der Stadt- und Territorialwirtschaft ihre Aufgabe erfüllt; sie hatten als Dämme gegen die Überschwemmung der Märkte mit ausländischer Ware gedient, dem Bürger die Wohltat einer bescheidenen, aber gesicherten Existenz gewährt. Jetzt, im Zeitalter der Weltwirtschaft, des gegenseitigen unbegrenzten internationalen Wettbewerbes waren solche Beschränkungen nicht mehr haltbar; man bedurfte eines neuen Bodens für den wirtschaftlichen Kampf, bedurfte erweiterter Konkurrenzmöglichkeit, einer durch kleine Hindernisse und Schikanen nicht beengten, jedermann zugänglichen Arena.

Aus demselben Grunde verfiel nun auch das Zollwesen, soweit es

den Handel belastete, langsamer Auflösung, d. h. die Handelsbewegung wurde von Zöllen möglichst befreit, ein nahezu zollfreier Handel hergestellt. Das war nur möglich bei der allgemeinen Blüte des Handels der Stadt; durch direkte Steuern und indirekte Abgaben anderer Art wurde das reichlich wieder eingebracht, was dem Fiskus an der Einnahme des Zolls entging. Es war eine von fiskalischen Gesichtspunkten möglichst abstandnehmende Handelspolitik, die sich einem kleinen, ausschließlich vom Handel lebenden Staatswesen schon deshalb empfahl, weil nur auf diese Weise der mächtigen Konkurrenz ausländischer Häfen, hinter denen die finanzielle Macht großer Staaten stand, begegnet werden konnte.

Große Sorgfalt wurde der Reform der Handelstechnik gewidmet. Die vielfach bis ins Mittelalter zurückreichenden Formen, unter denen die Handelsabschlüsse und Preis-Notierungen erfolgten, bedrohten das Wirtschaftsleben mit Erstarrung, erfüllten die mit dem Hamburger Handel in Berührung kommenden Ausländer mit Mißtrauen. Hier wurde in langer Arbeit gründlich aufgeräumt und an der Stelle veralteter, unverständlicher Gebräuche ein modernes System von Usancen errichtet, die den Anforderungen des neuzeitlichen Verkehrs angepaßt waren. Diese Gesundung der Handelstechnik hat das Geschäftsleben mehr gefördert als manche zufällige, von außen herantretende Einflüsse vorübergehender Art.

Glückliche Zeiten des mäßig, aber stetig wachsenden Verkehrs in Handel und Schiffahrt, im Waren- und Geldumsatz waren es, diese Jahre von 1840 bis 1870. Die wirtschaftlichen Rückschläge, die auch in dieser Periode nicht ausblieben und in dem Brand von 1842, den Krisen von 1848 und 1857 ihren wichtigsten Ausdruck fanden, wurden bald überwunden. Fort und fort besserte man an den Einrichtungen für Handel und Verkehr, baute neue Häfen, errichtete neue Speicher, räumte die Elbe auf und schuf eine tiefere Fahrrinne zur Verbindung der Stadt mit dem Weltmeer. Auf dem Elbstrom, der Lebensader des Wirtschaftslebens, wurde der Übergang von den frei im Strom befindlichen Liegeplätzen der Seeschiffe zu der Herstellung von mit massiven Kaimauern eingefriedigten Häfen nach langen, schwierigen Verhandlungen durchgeführt; Eisenbahnanschlüsse und Speicherbauten am tiefen Wasser in unmittelbarer Verbindung mit den Seeschiffen knüpften sich an. Die Häfen wurden durch diese bedeutsamen Neuerungen, die einen schnellen Umschlag zwischen See- und Landtransport sicherten, zu dem praktisch wichtigsten Werkzeug auf dem Gebiet des Hamburger Wirtschaftslebens.

Dem neuesten Verkehrsmittel, der Eisenbahn, wurden seit den 1830er Jahren zuerst nur Projekte, dann ernsthafte Arbeiten gewidmet; in der Berlin-Hamburger Bahn, die Ende 1846 eröffnet wurde, erhielt Hamburg die erste, sein Wirtschaftsleben erheblich

fördernde Eisenbahnverbindung mit dem Innern. Noch förderlicher wäre es dem Handel der Stadt gewesen, wenn die übrigen Verbindungen, so nach Hannover, Lübeck, Bremen, nicht erst viel später — und auch dann nur mit z. T. lästigen Umwegen — zu Stande gekommen wären.

Auch der Verkehr auf der Elbe aufwärts nach Berlin, Magdeburg, Böhmen blühte auf. Die Befreiung der Flußläufe von rechtlichen und materiellen Verkehrshindernissen, wie sie der Wiener Kongreß ausgesprochen, innerhalb des Elbegebiets praktisch zur Durchführung zu bringen, hat Hamburg mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln sich eifrig bemüht. Wie es im 16. Jahrhundert ein Vorkämpfer für die freie Elbfahrt wenigstens bis Magdeburg gewesen, so stand es im 19. Jahrhundert an der Spitze derer, die in der völligen Befreiung dieses Stromes von allen Abgaben ein erstrebenswertes Ziel erblickten.Auf mehr als einer Tagung der Elbschiffahrtskommission haben die Vertreter Hamburgs nicht nur im selbsteigenen Interesse ihrer Stadt, sondern im allgemeinen deutschen Verkehrs-Interesse die Grundsätze freier Flußschiffahrt vertreten. Hamburg sah sich um so mehr in die Notwendigkeit versetzt, den Flußverkehr für die Bedürfnisse seines Wirtschaftslebens zu pflegen, als seine Eisenbahnverbindungen in Folge der Kurzsichtigkeit und des mangelnden Entgegenkommens seiner Nachbarn, namentlich Dänemarks und Hannovers, recht vieles zu wünschen übrig ließen. Erst im Jahre 1870 wurden alle Elbzölle aufgehoben.

Selbst der Zugang von und zur See war durch einen Zoll behindert, den Zoll zu Brunshausen. Er hat den Seeverkehr Hamburgs schwer geschädigt, sowohl durch seine Existenz selbst wie durch die vielen mit ihm verknüpften Belästigungen. Erst im Jahre 1861 wurde er beseitigt durch Ablösung, an der auch Hamburg sich beteiligte.

Nicht weniger wichtig waren Hamburgs Bemühungen um das Geldwesen. Die alte Hamburger Bank, die bald nach ihrer Errichtung neben einer Wechsel- auch eine Lehnbank geworden war, hatte im Jahre 1774 durch die Einführung einer festen Bankvaluta auf Feinsilber eine erhebliche Stärkung ihres Bestandes erfahren; sie hat in den Krisenjahren am Ende des Jahrhunderts sich bewährt. In der Mitte des 19. Jahrhunderts aber zeigte sich, daß mit der Zunahme des Edelmetalls durch die Goldentdeckungen, der Umwälzung des Kreditwesens durch die Vermehrung der Wechselkredite sich ein Banksystem nicht mehr halten ließ, das lediglich eine Handelswährung, noch dazu nur auf Silber, begründete und das in einem vortrefflichen Girozahlungsinstitut den Hauptinhalt seines Wesens sah. Ein modernes Kreditinstitut war die Girobank nicht, wenn sie auch in schwierigen Zeiten auf unverderbliche Waren Vorschüsse leisten durfte. Daher machte sich der Mangel an Bankinstituten, die unabhängig von der auf Rein-

silber begründeten Banco-Valuta dem Kaufmann umfassenden Kredit gewährten, dem Hamburger Wirtschaftsmarkt überaus fühlbar. So entstanden im Jahre 1856 zwei auf Aktien gegründete Banken. Dadurch waren nicht nur der Börse wichtige Kredit-Zentren geschaffen, sondern namentlich auch für den Übersee-handel der Stadt wertvolle, unentbehrliche finanzielle Stützpunkte errichtet.

Auch die Banco-Währung, die im Grunde gar keine Währung, sondern eine Ware, ein bestimmtes Quantum Feinsilber war, hatte ihre Aufgabe erfüllt; sie war reif, einer zeitgemäßeren, dem allgemeinen Handelsbrauch Rechnung tragenden Einrichtung Platz zu machen. Die Krisis von 1857 legte die Unzulänglichkeit der Banco-Währung klar an den Tag; und seitdem war ihr Ende nicht mehr aufzuhalten. Nach der Errichtung einer Reichswährung fiel dies ehrwürdige Institut, das durch 250 Jahre der Stolz und die Stütze des Hamburger Kaufmannslebens gewesen war.

Beherrscht wurde das Wirtschaftsleben Hamburgs im 19. Jahrhundert mehr denn je vom Handelsinteresse. Der früher gelegentlich laut werdende Gedanke, es könnten hier noch andere Bestrebungen wirtschaftlicher Art, so die zünftlerisch-gewerblichen, letzten Endes maßgebend für die Gestaltung der Dinge sein, ein Gedanke, der in der veralteten, auf Erbgesessenheit sich gründenden bürgerlichen Verfassung einen Nährboden fand, trat nun völlig in den Hintergrund vor der Wirklichkeit der Tatsachen; alle solche Bestrebungen wurden dem einen großen merkantilen Bedürfnis unterworfen, fügten sich ihm. Eine Zersplitterung der Kräfte duldete der im steten schweren Konkurrenzkampf befindliche, dauernd um die Existenz ringende Wirtschaftskörper nicht. Ihm die so notwendigen Säfte zu entziehen, um sie minder bedeutsamen Erwerbszweigen oder kostspieligen Liebhabereien zuzuführen, wäre nicht nur eine Versündigung an der einheitlichen Struktur dieser Kaufmannswelt gewesen, sondern auch ein die Leistungsfähigkeit gefährdendes Experiment. Die Einsicht der maßgebenden Persönlichkeiten und der nüchterne, auf das Erreichbare gerichtete Sinn der Bevölkerung bewahrte Hamburg vor Seitensprüngen, die seine merkantile Zentralstellung und den Kern seines Wirtschaftslebens in Frage zu stellen geeignet waren. In richtiger Erkenntnis von dem natürlichen Übergewicht des Handels und der Schiffahrt schloß sich der nächstwichtigste Erwerbsstand, das Gewerbe, den Bedürfnissen jener eng an; beide verknüpfte ein durch die Verhältnisse vorgeschriebener unauflöslicher Bund. Die Hamburger Zuckerfabrikation freilich, die im 18. Jahrhundert dem Ausfuhrhandel eine breite Grundlage verliehen, verfiel unter der fremden Konkurrenz und dem Wettbewerb des Runkelrübenzuckers; dagegen traten andere allmählich zur Großindustrie heranwachsende Gewerbs-Zweige in enge Dienstbarkeit

zum Handel, so die Möbelfabrikation, die Tabakindustrie, die Exportschlachtereien, die Herstellung von Mehl und Keks, die chemische Industrie; auch die Brauerei nahm erneut Anteil an der Ausfuhr; endlich sei die Schiffbauindustrie genannt, die, von den Banden der Zunft erlöst, frischen Aufschwung nahm. Und wenn auch nicht immer schweigend, so fügte sich doch im allgemeinen der Gewerbestand der seinem Interesse nicht entsprechenden ablehnenden Haltung der Kaufmannschaft gegenüber dem Anschluß an den Zollverein.

Ihren Mittelpunkt fand die enge Vereinigung von Handel, Schiffahrt und Industrie in der Börse. Seitdem die erste Börse errichtet war, hatte sich nicht nur in den hierzu geschaffenen Baulichkeiten eine den veränderten Zahlenverhältnissen entsprechende Vergrößerung vollzogen, auch innerlich war die Börse des 19. Jahrhunderts völlig dem Börsen-Kindesalter 300 Jahre zuvor entwachsen. Die seitdem eingetretene Erweiterung der Handelsbeziehungen, ihre Ausdehnung über den Erdball, der Zuzug fremder Kaufleute, die Ausbildung der Handelstechnik, die Vermehrung der Hilfsbetriebe des Handels, die vorzüglich im Maklerwesen zum Ausdruck kam, die feine Gliederung und Differenzierung im Warengeschäft — kurz die weit durchgeführte Arbeitsteilung in persönlicher wie sachlicher Hinsicht hatte das Börsengeschäft mächtig beeinflußt. Und die Umwälzung der Verkehrsverhältnisse, Eisenbahn, Telegraph, überseeischer Kabel, wandelte das Börsengeschäft von Grund aus. Was einst beiläufig geschah, vollzog sich jetzt in selbständigen Abteilungen der Börse, so das Assekuranzgeschäft, das seit der Mitte des 18. Jahrhunderts sich vorzüglich in dem Gebiete der Seeversicherung vom Auslande mehr und mehr unabhängig gemacht hatte und im 19. in allen seinen Zweigen zu hoher Blüte emporstieg. Der Fondshandel, lange Zeit von der Hamburger Börse vernachlässigt, weil den Anschauungen ihrer Handelswelt fremd, entwickelte sich nach den Befreiungskriegen schnell zu einem selbständigen Geschäft; es entstand hier unter dem Zwang der Finanzbedürfnisse der Staaten ein internationaler Markt für öffentliche Kreditkapitalien; österreichische, russische, preußische, insbesondere aber nordische Werte fanden auf dem Hamburger Geldmarkt Übernahme. Auch dem Verkehr mit Eisenbahnaktien brachte die Hamburger Fondsbörse bald lebhaftes Interesse entgegen; und im Laufe des Jahrhunderts wurde sie auf allen Zweigen der Betätigung nach Wien, Berlin und Frankfurt a. M. die viertwichtigste Deutschlands.

Trotz dieser Wandlungen und Erweiterungen war in den Grundzügen der Hamburger Börse wenig verändert. Nach wie vor war sie das Symbol des festgeschlossenen, einheitlichen Wirtschaftskörpers, den Hamburg darstellte. Geblieben war das Bedürfnis nach gemeinsamer Arbeit in gemeinsamem Bau, geblieben

der zentralistische Gedanke einer auf gegenseitiger Unterstüzun
beruhenden, zwanglosen Berufs- und Arbeitsgenossenschaft. Un
zweifelhaft hat die Verwirklichung dieser Idee in den täglichen
Börsenzusammenkünften das Hamburger Wirtschaftsleben ge
fördert, gegen Erschütterungen gestärkt, ein Solidaritätsgefüh
großgezogen, das eine starke Widerstandskraft des Einzelnen gegen
Schicksalsschläge zur Folge gehabt hat.

DER HANDEL

VON ALFRED O'SWALD, VORSITZENDER DES VERBANDES DES HAMBURGER EINFUHRHANDELS

An der Stelle, wo Hamburgs Gründer, um das Jahr 800 herum, die erste Burg erbauten, wird immer, so lange der Haupt-Güterverkehr noch auf dem Wasser befördert werden muß, ein großer Warenumschlagsplatz sein; denn bis Hamburg führt die Elbe die tiefgehenden Seeschiffe, von da aus trägt sie die Güter zum Innern Deutschlands und bis ins Herz von Österreich und Polen. Die für die nächste Zukunft überaus bedeutungsvolle Versorgung der nordischen Reiche und besonders Rußlands, die im Mittelalter die kürzeste Landbarriere zwischen Hamburg und Lübeck gewählt hatte, ist seit dem Bau des Nordostseekanals in den Tätigkeitsbereich von Hamburgs Handel und Schiffahrt einbezogen. Die Natur hat unsere Stadt für Handel und Waren-Verkehr bestimmt. Und was die Lage an Vorteilen bot, ward von Generation zu Generation mit kluger Umsicht weiter ausgestaltet. Niedersächsischer Stetigkeit gesellte sich portugiesische Eindrucksfähigkeit, niederländische, englische und überseeische Handelserfahrung und französische Geisteskultur, zum germanischen Beharren in gegebener Überlieferung trat, stets als vollgültig anerkannt, jüdische Raschheit und Wendigkeit des Geistes. Selbständige staatliche Leitung seines Geschickes ermöglichte in geschickter politischer Anpassung Hamburg stets eine Pflege und Förderung seiner Sonderbedürfnisse. Vor der Sturmflut des dreißigjährigen Krieges schützten es seine mit Bürgerklugheit neu erbauten Wälle und Mauern. Rechtzeitige Abkehr von der zum allmählichen Absterben verurteilten im mittelalterlichen Weltbilde befangenen Hanse erschloß ein unendlich erweitertes Arbeitsfeld. Bald wurden direkte Handelsbeziehungen mit den reichen westindischen Inseln, mit Südamerika, mit dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten Nordamerika aufgenommen. Afrika verdankt nicht zum wenigsten Hamburger Unternehmungsgeist seine kommerzielle Erschließung. Später folgten Ostasien, die Südsee und Australien, bis für den Hamburger Handel das von Albert Ballin geprägte stolze Wort:

„Mein Feld ist die Welt"

mit Recht galt.

Die politische Stellung als Freie Stadt gab stets neu ergriffene Gelegenheiten zur Einstellung der gesammelten Kraft auf die Pflege des Handels. Was seiner Förderung dienstbar war, ward stets zur obersten Handelsrichtlinie Hamburgs. Die nie erlahmenden Ausbau- und Erhaltungsarbeiten am Elbefahrwasser, die Schöpfungen der großen schleusenfreien Hafenbecken sind ein un-

vergängliches Zeichen dafür. Doch unfruchtbare Einseitigkeit ward vermieden. Parallel zum Hafenbau ging schon in früher Zeit der Ausbau des schmalen Alsterflusses zu jener majestätisch breiten Wasserfläche, die dem Stadtbild eine Schönheit vor vielen anderen verleiht. Und die Landsitze an Elbe und Alster, die privaten und öffentlichen Kunstsammlungen, der vielfach noch verkannte Anteil am literarischen Leben Deutschlands, die ehrwürdigen, der Stadtsilhouette die Prägung verleihenden Kirchen sind Beweis dafür, daß auf der Grundlage des Handels ein reiches Geistesleben in Hamburg seine Stätte fand.

In stetiger Entwicklung stieg Hamburgs Bedeutung im Handel der Welt vom Kleinen zum Großen, vom Nahen zum Fernen, vom Engen zum Weiten. Aufbauend auf dem, was Väter und Vorväter geschaffen, führten es Söhne und Enkel weiter hinaus und hinauf. Zu unlöslicher Einheit verwuchs vielfach die Firma mit dem Familienschicksal, es erhebend zu stolzer Höhe in guten Tagen, es stürzend in den Abgrund der Vernichtung bei nicht ausbleibenden Rückschlägen oder aussterbender Tüchtigkeit; denn nur die beste Kraft ist gut genug, das Werk der Vergangenheit neuer Zukunft entgegenzuführen.

Als ewiger Jungbrunnen erwies sich immer wieder das Entstehen neuer Geschäftshäuser, deren Inhaber durch ihre Tüchtigkeit, Fleiß, Umsicht und Glück aufstiegen aus der Menge, bis sie das höchste Ziel Hamburger Kaufmannschaft erreicht hatten, ihre Firma zu führenden, ja zur Weltfirma gemacht zu haben. Dazu befähigte den Hamburger Kaufmann die seit Jahrhunderten geübte Überlieferung, in jungen Jahren hinaus zu fahren in die Welt, sich dort unter fremden Völkern zu betätigen, im Verkehr mit ihnen ihre Gebräuche und Bedürfnisse gründlich kennen zu lernen, sich einen weltweiten Blick, handelspolitische Schulung großen Stils zu erwerben. Jede Generation machte das Wort wahr, das mit goldenen Lettern an der Stirnseite unseres Rathauses steht: „Freiheit, die uns die Väter erwarben, würdig zu wahren". Und daß solcher Grundsatz nicht zum kleinlichen, engen Verweilen bei dem einmal Errungenen führte, dafür sorgte der belebende Hauch des benachbarten Meeres, die Konkurrenz der ganzen Welt, die kein Rasten und Ruhen auf dem Erreichten gestattete.

Feste Fundamente trugen das hochragende Gebäude des Hamburger Handels. Das haben nicht erst die schweren Hochsommertage des Jahres 1914 mit ihrer ruckartigen Abschnürung des gesamten Überseeverkehrs gezeigt, nicht die schicksalsschwer dahinrollenden Jahre dieses weltumgestaltenden Krieges, das erweist auch ein Blick auf Hamburgs Vergangenheit.

An anderer Stelle ist in diesem Buche aus berufener Feder dargelegt, wie der Hamburger Handel die schweren Erschütterungen



9 - Südöstlicher Stadtteil mit dem Binnenhafen, der Speicherstadt und den älteren Seehäfen



Phot. v. [illegible]

10 - Elbe im Hafen

nach dem siebenjährigen Krieg, die Krisis des Jahres 1799, die furchtbare Not der Franzosenherrschaft in den Jahren 1806 bis 1814, die Februar-Revolution von 1848, die Kreditkrisen von 1857 und 1873 siegreich überwand; die Erinnerung daran kann und soll uns Zuversicht verleihen für die einstweilen düster verhangene Zukunft Hamburgs und soll aller Welt Kunde geben von dem, was Hamburg war, ist und sein wird nach dem unsagbaren Zusammenbruch. **Hamburg lebt noch, Hamburg trotzt, wie die Buchen aus Bismarcks Sachsenwald, Unwetter und Sturm.** Auch Zeiten anhaltender Dürre, die viel schwächeres Leben versengten, vermögen seine Lebenskraft nicht zu vernichten. Das ist nicht ein Wort, leichtfertig hingeschrieben, das ist tief innerlicher Glaube an die wurzelstarke Entwicklung unserer Stadt, an die Berufung zu neuen Aufgaben, die auch das Chaos unserer Tage für uns in sich trägt: Man frage den Hamburger, wann er seinen Hafen am meisten liebt, man wird die Antwort bekommen: an regenschweren, wolkenverhangenen Tagen, wenn die belebende Kraft der Sonne, die auch verborgen alles erhellt, nur geahnt wird, wenn der Kampf der Elemente Menschenkraft und -werk zu doppelter Anspannung zwingt. **So muß auch Hamburgs Not nur stählend wirken und alle Energie zusammenschweißen zu neuer Tat.**

* * *

Verlockend wäre es, den Wegen zu folgen, die Hamburgs Söhne gegangen sind in die Weite der Welt, als „abenteuernde Kaufleute" neue Gebiete erschließend und, wo der Fuß Raum gewonnen, mit zäher Energie Zelle an Zelle fügend, bis der Bau vollendet ward. Und doch — das war gerade ein Zeichen des Hanseatengeistes: eine Vollendung gab es nicht. Immer wieder erschloß Gewonnenes neue Möglichkeiten, und Möglichkeiten zum Schaffen werden zur moralischen Verpflichtung. Es gab kein Beharren. Auch bildlich genommen, lag Hamburg an lebendigem, nie ruhendem Strom, nicht am seichten Brackwasser toter Flußarme.

Ost-, West- und Südafrika, Marokko und der Orient, Japan und China, Niederländisch-Indien und die „Perle aller englischen Kronkolonien", die Straits Settlements, die Südsee und Amerika mit seiner unermeßlichen Fülle, die Vereinigten Staaten sowohl wie Mexiko, Peru und Ecuador, Bolivien und Chile, Brasilien und Argentinien — jeder Name, der anklingt, läßt dem Kundigen ein Bild erstehen von Hamburger Firmen, die unlöslich mit der Wirtschaftsgeschichte des betreffenden Landes verbunden sind, die [illegible] Handel mit dem alten Kontinent erschlossen [illegible] mer breiterer Ausgestaltung führend blie- [illegible] raten vom alten Kaufmannsblut. [illegible] tungsweise der Ausbreitung des

Hamburger Handels stellt einen bisher noch nicht erfüllten Wunsch der Hamburger Kaufmannschaft dar und würde hier auch bei nur grober Umrißskizze weit über den gegebenen Rahmen hinausgehen.

Auch eine Einzeldarstellung der verschiedenen Warenzweige kann hier nicht gegeben werden, weil die notwendige Beschränkung zu willkürlichem Herausgreifen führen müßte. So weit zusammenfassende Zahlenreihen eine Vorstellung vermitteln können. sei hier der Versuch gemacht durch eine Zusammenstellung für 30 Import-Artikel, in denen der Hamburger Markt ausschlaggebende Bedeutung hatte:

	Einfuhr 1913 seew.:		Ausfuhr 1913 seew:	
	dz i. Tausd.	M. i. Tsd.	dz i. Tsd.	M. i. Tsd.
Roher Kaffee	2 116	276 177	855	113 254
Tee	43	7 774	29	5 674
Kakao in Bohnen	643	80 556	321	40 986
Roher Tabak	548	72 645	310	40 276
Bearbeiteter Tabak	11	1 726	9	1 265
Zigarren	2	6 081	2	3 670
Reis	3 375	67 138	2 287	54 393
Pfeffer	67	8 056	33	3 920
Früchte aller Art	2 294	54 003	489	17 277
Wein	376	22 829	142	10 126
Mais	5 442	62 544	1 839	20 885
Natürliche Butter	119	27 518	35	8 404
Schmalz	623	71 239	146	16 536
Eier	94	8 741	147	15 497
Versch. Gerbstoffe	1 609	27 513	540	13 394
Gummilack u. Schellack	45	6 952	19	3 316
Harz u. Galipot	916	24 374	381	10 876
Kautschuk	171	98 973	62	30 648
Salpeter	7 888	174 478	2 034	45 253
Kupfer	1 268	182 551	147	20 937
Zinn	49	17 326	42	16 302
Getrocknete u. gesalzene Rindshäute	1 294	255 075	551	103 788
Schaf-, Lamm- u. Ziegenfelle	178	36 088	68	15 587
Wachs u. Erdwachs	75	19 641	92	13 219
Mineralschmieröl	2 954	36 871	973	26 048
Lein- und Kleesaat	3 815	104 029	323	20 766
Kopra	2 304	135 374	734	43 672
Schafwolle	1 278	249 388	337	59 948
Baumwolle	1 031	122 760	310	39 150
Hanf und Jute	1 691	80 906	533	23 867
Total	42 319	2 339 326	13 790	838 934

Daß diese Übersicht nur einen verhältnismäßig geringen Bruchteil der Ein- und Ausfuhrmengen und vorwiegend die hochwertigen Güter umfaßt, lehrt ein Blick auf die Gesamtziffern der Ein- und Ausfuhr seewärts, die sich für 1913, wie folgt stellen:

Gesamteinfuhr seewärts	165 484	4 716 186
Gesamtausfuhr „	89 095	3 864 914

Bedeutung und Umfang des Hamburger Gesamthandels werden aber durch die Einfuhr- und Ausfuhrziffern des Hamburger Hafens nicht annähernd erfaßt. Der Schwerpunkt des Handels lag und liegt zum Teil heute noch in seinen überseeischen, eigenen Niederlassungen, seinen zahlreichen dortigen Verbindungen. Was für diese außerhalb Deutschlands gekauft, von ihnen für Hamburger Rechnung nach nichtdeutschen Häfen direkt verladen wurde, ging in die Tausende von Millionen Mark jährlich.

Engherzig-nationalistische Politik war nie die Sache des Hamburger Kaufmanns; seine Zweighäuser in Süd- und Ostasien, in Südamerika und Afrika wurden zu ebenso wichtigen Bindegliedern zwischen diesen Gebieten und den außerdeutschen Handels- und Industriemächten, wie sie es für das deutsche Vaterland waren. Die teilweise Vernichtung dieser Organisation wird sich auch für unsere Feinde empfindlich fühlbar machen; die englische, französische, amerikanische Industrie- und Handelswelt wird noch erkennen, daß die Ausmerzung des hanseatischen Handels ein Schnitt in's eigene Fleisch war, und die Überzeugung wird sich Bahn brechen, daß der kühne Unternehmungsgeist, die Erfahrung und die Anpassungsfähigkeit des großzügigen hanseatischen Kaufmanns nicht dauernd aus dem Getriebe der Weltwirtschaft ausgeschaltet werden darf ohne Schaden für die Gesamtheit!

Dank den nach allen Ländern der Erde gesponnenen Fäden verfügt die Hamburger Kaufmannschaft über eine Kenntnis der fremden Länder und Völker, wie man sie nirgendwo sonst in Deutschland antreffen wird. Keine Gegend der Erde von einiger weltwirtschaftlicher Bedeutung ist so entlegen, daß man nicht an der Hamburger Börse, diesem einzigartigen, für jedermann zugänglichen Brennpunkt des wirtschaftlichen Lebens der Hansestadt, einen Mann treffen könnte, der sie aus eigener Erfahrung kennt oder wenigstens in Beziehungen zu ihr steht. Ist es doch gute althamburger Tradition, daß jeder Sohn eines Kaufmannshauses mindestens einige Jahre seiner Ausbildung im Auslande zubringt, um fremde Sprachen und Sitten, ausländische Wirtschaftsverhältnisse gründlich kennen zu lernen. Zahlreiche aus diesem Brauch entstandene Familienbande tragen zur starken Festigung der geschäftlichen Beziehungen nach dem Auslande bei und fördern die Errichtung überseeischer Niederlassungen, die Schaffung neuer Absatzkanäle, die Beteiligung an ausländischen Firmen, die Finanzierung eigener und fremder Unternehmungen.

Die stolze Blüte des Deutschen Reiches, die uns den Neid und Haß der großen Handelsmächte zuzog und eine der am meisten hervortretenden Ursachen der furchtbaren Katastrophe des Weltkrieges ist, begann von dem Zeitpunkt ab, als es gelang, die wachsenden Volksmassen in der Heimat festzuhalten durch Steigerung der landwirtschaftlichen Produktion zu einzig dastehender Intensität mit Hilfe ausländischer Dünge- und Futtermittel und durch Beschaffung der fehlenden Nahrungsmittel und Rohstoffe aus dem Auslande, dem unsere glänzend entwickelte Industrie hochwertige Fabrikate in überreichlicher Menge als Zahlung bieten konnte. Die vermittelnde Rolle bei dem riesenhaften Tauschgeschäft fiel vornehmlich dem hanseatischen Kaufmanne und Reeder zu. Hamburger Häuser boten den Salpeter Chiles, die Kopra der Südsee und Ceylons, das Öl und die Früchte der afrikanischen Ölpalme, die Leinsaat, den Weizen und Mais Argentiniens, den Reis Siams und Indiens, das Getreide und Schmalz der Vereinigten Staaten, den Kakao Afrikas und Amerikas; Hamburger Dampfer brachten den Kaffee Brasiliens, die herrlichen Früchte und Weine des Südens, die Gewürze der Tropen, den Tabak Amerikas, Indiens, des Balkans heran. Für die Industrie beschaffte der Hamburger Handel Häute und Gerbstoffe, Erze und Metalle, Wolle und Baumwolle, Hanf und Jute, Harze und Wachs, Kautschuk und Guttapercha: immer erfolgreich bestrebt, direkte Handelswege zwischen dem Produzenten und Deutschland herzustellen und der deutschen Wirtschaft die Zwischengewinne fremder Händler zu ersparen. Tief im Urwald tauschten hanseatische Faktoreien die Sammelprodukte der Eingeborenen ein; direkt von der Plantage oder Farm oder auf den überseeischen Märkten machten hamburgische Handelsagenten ihre Einkäufe. In rastlosem Unternehmungsgeist wurden neue oder in Deutschland noch nicht eingeführte Rohstoffe herangeschafft, jenseits des Ozeans Plantagen, Farmen und Bergwerke angelegt, fremde Unternehmungen finanziert, Agenten und Expeditionen zur Erkundung neuer Produktions- und Handelsmöglichkeiten entsandt.

Auf der anderen Seite lenkte Hamburgs Handel die Erzeugnisse deutschen Gewerbefleißes und deutscher Intelligenz bis zu den entlegensten Märkten der Welt, überall der deutschen Ware zu Ansehen und Beliebtheit verhelfend. Mit nie rastender Emsigkeit und Gründlichkeit wurden die Bedürfnisse fremder Völker erkundet und für ihre Befriedigung unter schmiegsamer Anpassung an die Landessitten und Zahlungsgewohnheiten gesorgt. Unschätzbare Dienste leistete der Hamburger Handel dabei der deutschen Industrie, die nicht nur ständig auf kürzestem Wege unterrichtet wurde, für welche Produkte Nachfrage herrschte, sondern auch in welcher Qualität und Aufmachung diese die größte Aussicht auf guten Absatz hatten. Den guten Ruf, den die deutsche Ware

als Qualitätsware errang, verdankt sie neben der Industrie vornehmlich auch dem Handel, dessen hanseatische Vertreter stets sorgsam darüber wachten, daß nicht minderwertige Lieferungen das Vertrauen des Auslandes täuschten. Nichts vermag den Ruf des Hamburger Kaufmanns besser zu beleuchten als die Tatsache, daß ein großer Teil des Exporthandels sich auf Grund schriftlicher oder telegraphischer Offerten abwickelte, indem der fremde Überseeer auf das solide Geschäftsgebahren seines Hamburger Freundes rechnete und diesem die Sorge überließ, auf die Lieferung einwandfreier Ware zu achten; und daß dem Hamburger Importeur in großem Umfange Waren aus Übersee in Konsignation zugingen, da sein ausländischer Geschäftsfreund wußte, daß er auf die Ehrenhaftigkeit des Hamburgers felsenfest bauen konnte. Von Hamburg ging dieser Ruf auf den gesamten deutschen Handel und die deutsche Industrie über. „Deutsch" wurde gleichbedeutend mit „gut" und „preiswert".

Um die Leistung recht zu würdigen, die der Hamburger Handel erbracht hat, muß der verspätete Eintritt Deutschlands in die Weltwirtschaft in Betracht gezogen werden. Bis zur Schaffung des Deutschen Reichs war Hamburg auf sich selbst gestellt. Was andere Nationen mit dem Rückhalt an einer straffen Zentralgewalt schaffen konnten, mußte der räumlich eng umgrenzte Stadtstaat an der Niederelbe aus eigener Kraft vollbringen, und kein schlechter Ruhm ist es für Hamburg, daß sein dreigetürmtes Wappen und seiner Reedereien Kontorflaggen überall mit den Nationalflaggen großer Reiche erfolgreich in Wettbewerb traten. Auch als die schwarz-weiß-rote Flagge am Heck seiner Dampfer wehte, als Bismarck, dem das dankbare Hamburg auf hafenbeherrschender Höhe das schönste Denkmal Deutschlands gesetzt hat, das Reich gegründet, mußte Hamburg aus eigener Kraft Riesenleistungen erbringen. Nicht so sehr an die materiellen Aufgaben des Strom- und Hafenbaus, der Schaffung und Erhaltung aller dem Kaufmann dienenden Institute und Einrichtungen wird hier gedacht, als an die Aufgabe, das durch seine geschichtliche Entwicklung vorwiegend binnenländisch orientierte Deutschland zum Überseevolk zu erziehen, ihm die für die Weltwirtschaft unerläßliche Einstellung zu vermitteln und die Hingabe an die neuen, von aller Kirchturmspolitik meilenweit abliegenden Anforderungen zu erreichen.

Hamburg hat die Aufgabe erfüllt, in Welt und Heimat gleich hellen Klang hatte sein Name.

* * *

Doch es ist nicht die Zeit, weiter die Blicke rückwärts schweifen zu lassen. Das was einst war, kann Hamburg getrost dem Urteil der Geschichte überlassen, es wird Bestand haben. Es wird aber auch Bestand haben in allen seinen früheren Arbeitsgebieten. Mag

blind wütender Haß die Niederlassungen Hamburger Häuser in aller Welt von Grund auf zerstört, die ehemals freundschaftlichen Beziehungen mit ekler Verleumdung vergiftet haben — wenn die Psychose des Krieges ausgeglichener Ruhe gewichen sein wird, dann wird auch wieder gerechtes Urteil werden den Leistungen Hamburgs in der Welt.

Wir hier in Hamburg haben uns viel mit dem Versailler Vertrag beschäftigt. Die Besten unserer Kaufmannschaft haben in Paris und Berlin ihren Sachverstand und ihre weltweite Erfahrung zur Verfügung gestellt, um in immer neuen Vorstellungen Abänderung des unheilvollen Dokuments zu erreichen. Vergebens — blinder Haß, kleinliche Parteipolitik, leicht zu überrumpelnde Weltfremdheit haben dies Dokument der Schmach entstehen lassen. Und mit nicht zu übertreffender Gründlichkeit ward all den Gebieten weit in die Zukunft wirkende Vernichtung zugefügt, auf denen Hamburg reiche Arbeit geleistet und Erfolge geerntet. Aber schon bricht sich auch unter den Alliierten immer mehr die Erkenntnis Bahn, daß der Versailler Vertrag praktisch unausführbar ist und auch nicht durchgeführt werden sollte, weil er gegen das eigene Interesse der Alliierten verstößt. Selbst französische Wirtschaften verschließen sich nicht der Einsicht, daß aus einem gänzlich vernichteten Schuldner nichts herauszupressen ist, daß die Zahlungsfähigkeit des Gläubigers selbst von der Zahlungsfähigkeit seines Schuldners abhängt. England und Amerika aber können als kluge Kaufleute die uralte Wahrheit nicht dauernd außer Ansatz lassen, daß, wenn man verkaufen will, — und die Länder ersticken schon jetzt in Rohstoffen, die sie allein nicht verarbeiten und auch nicht verbrauchen können, —man einen Käufer haben muß, der zahlen kann; Zahlungen werden letzten Endes aber nur durch Ware geleistet.

Die Erfahrung wird auch in Kürze zeigen, daß der deutsche Kaufmann in der überseeischen Weltwirtschaft garnicht entbehrt werden kann. Frankreichs Jugend ist stets nur ungern und in geringer Zahl außer Landes gegangen und selbst England mit seiner größeren und weniger vom Kriege verringerten Bevölkerung dürfte nicht im Stande sein, allein durch seine Volkskraft die riesigen Weltteile, die, wie z. B. Afrika, der Erschließung noch harren, zu meistern. Kühle, sachliche Überlegung wird es dazu führen, sich wieder die Mitarbeiter zu sichern, die beste Leistungen zu vollbringen in der Lage sind.

Norman Angell (The peace treaty and the economic chaos of Europe, London 1919) hat eine prägnante Zusammenfassung der Einwirkungen des Friedensvertrages auf die Produktionsmöglichkeiten Deutschlands gegeben, die hier ihren Platz finden mag, weil sie wie in Holzschnittmanier mit großen Linien die Einengung deutscher Wirtschaft kennzeichnet, die in Hamburg als dem großen Verkehrszentrum besonders spürsam werden muß:

1. Er raubt Deutschland mehr als drei Viertel der Eisenerze, von denen seine Industrie abhing.
2. Infolge von Übertragung der Kohlenfelder und der Forderung großer Lieferungen bleibt Deutschland kaum genügend Kohle für den Hausbrand und praktisch nichts für seine Industrien.
3. Er beraubt das Land seiner hauptsächlichen Zinkvorkommen.
4. Er beraubt Deutschland wichtiger Kalifundstätten im Elsaß.
5. Er beraubt Deutschland großer, landwirtschaftlich nutzbarer Flächen, die früher einen Überschuß an Nahrungsmitteln ergaben.
6. Er verlangt die Abgabe von 140 000 Milchkühen[1], trotzdem für Deutschlands Kinder und Mütter es an der allernotwendigsten Milch fehlt.
7. Er beraubt Deutschland all seiner überseeischen Kolonien, die zukunftsreiche Quellen der Rohstoffbeschaffung waren.
8. Er beraubt Deutschland der gemeinsam mit anderen Nationen gehabten Nutzungsrechte in Marokko und anderen Gebieten.
9. Er beraubt Deutschland seiner Niederlassungen in China.
10. Er beraubt Deutschland großer Mengen des rollenden Bestandes seiner Eisenbahnen.
11. Er beraubt Deutschland all seiner großen seegehenden Schiffe und kann es zwingen, während mehrerer Jahre seine Schiffsbauerzeugnisse den Alliierten auszuliefern.
12. Er stellt seine hauptsächlichsten Wasserstraßen und seinen Verkehr unter die Kontrolle der Alliierten.
13. Er versperrt den unmittelbaren Verkehr zwischen Deutschland und Rußland, da das Memelgebiet zu diesem Zwecke von den Alliierten annektiert wurde.
14. Es unterstellt einzelne der bisher wichtigsten deutschen Industrien (z. B. synthetische Farben und Chemikalien, Steinkohlenteer-Derivate) Ansprüchen der Allierten, die ihnen in großem Umfange eine Kontrolle des deutschen Handels in diesen Dingen ermöglichen werden.
15. Er liquidiert alle deutschen Handelsunternehmungen in feindlichen Ländern und den deutschen Kolonien und unterstellt Deutschlands auswärtigen Handel in ausgedehntem Maße der Kontrolle der Alliierten.
16. Nachdem er das Vorstehende vollbracht hat, bürdet er Deutschland eine Entschädigung auf, welche lediglich bezahlt werden könnte durch eine mit höchstem Wirkungsgrad arbeitende nationale Industrie und einen Außen- und Exporthandel, der sehr viel größer sein müßte als der, den

[1] *Die Zahl ist inzwischen noch beträchtlich erhöht.*

das Land besaß, ehe es die aufgeführten Verluste erlitten hatte.

17. Nachdem er vorläufige Zahlungen in angegebener Höhe erlangt hat, verschiebt er die endgültige Feststellung von Deutschlands Schuld bis Mai 1921.
18. Er unterläßt endlich, irgendwelche positive und bestimmte Vorsorge zu treffen für die unerläßlichen Elemente der deutschen Industrie: Zulassung unter anständigen Bedingungen (on fair terms) zum Lebensmittel-, Rohstoff- und Frachtenmarkt, und Schutz gegen feindliche Zollunterscheidungsmaßnahmen von seiten benachbarter Staaten — Elemente, durch die allein irgend welche große Zahlungen ermöglicht werden können.

Aber stärker als die Bestimmungen des Gewaltfriedens sind die wirtschaftlichen Notwendigkeiten, die über der Menschen Willen stehen. Die moderne Kultur ist gekennzeichnet durch eine innige Verflechtung der einzelnen Tätigkeitsgebiete. Treffend führt das Norman Angell aus an folgendem scharf kennzeichnenden Beispiel:

> „Was vorgeht, ist etwa das Folgende: Damit eine deutsche Chemikalienfirma Drogen in China verkaufen kann, werden die von der Fabrik beschäftigten Arbeiter mit russischem Weizen ernährt, der mit einer englischen Mähmaschine geerntet wurde, während die für diese beschäftigten Arbeiter ihr Brotkorn in Kanada gekauft haben."

In diesem Ineinandergreifen der Räder darf und kann deutsche Arbeit nicht fehlen. Die Erkenntnis wird sich durchsetzen. Nicht ein Zufall ist darin zu erblicken, daß der sogenannte „Friedensvertrag", den Harding, der neugewählte Präsident der Vereinigten Staaten, als den „größten Fehler aller Zeiten" bezeichnet hat, in der Kaufmannschaft aller Länder so herzlich wenig Leser findet, während das von hohem moralischem Mut und großer geistiger Klarheit getragene Buch von John Maynard Keynes (The economic consequences of the peace, London 1919) in allen Kultursprachen die Herzen geöffnet hat für neue fruchtbare Gedanken wahrer Völker-Arbeitsgemeinschaften. Auf diese Selbstbesinnung der Nationen, die kommen muß, wenn Europa nicht dem Chaos verfallen soll, wartet Hamburg und wahrt seine Kraft, um seine naturgegebenen Funktionen im Weltverkehr und -Handel wieder zu übernehmen: aber es wartet nicht tatenlos und verzagt!

Die Kaufmannschaft ist sich bewußt, daß weite Gebiete der Welt, die ihr früher offenstanden, durch Haß und Verleumdung verschlossen sind; die meisten früheren Verbindungen sind abgerissen, viele auf immer zerstört. Die Länder Übersee haben sich während des Krieges finanziell und industriell ungeahnt ent-

wickelt und unabhängig gemacht. Verlademöglichkeiten gewährt fast nur noch fremde Flagge, die Industrie hat sich während des Krieges vielfach ganz selbständig gemacht und strebt in Verkennung der Tatsachen und Möglichkeiten direkte Beziehungen Übersee an, die ihr nur Enttäuschung bringen können. Streiks und Unruhen im zerrissenen Vaterland, ungeheuerliche, nie gekannte Valuta-Schwankungen, Steuern und Abgaben von ungeahnten Höhen, werfen jede Berechnung über den Haufen. Gesetze und Verordnungen ohne Zahl, oft sinn- und zweckwidrig, meistens durch die Entwicklungen überholt, bevor sie zur Ausführung kommen, lähmen den freien, ehrlichen Handel und treffen doch nicht die Auswüchse des Schiebertums. Wie soll Hamburg da den Mut behalten, wieder neu anzufangen mit dem Aufbau? Und dennoch, das ist die Stimmung in Hamburg, und dennoch wird sein Handel seine Bedeutung behalten. Wir Kaufleute sind uns bewußt, daß nicht einfach die alten Wege wieder beschritten werden können. Wie in den alten Hanse-Zeiten werden nicht nur englische merchant adventurers, sondern auch amerikanische, japanische und neutrale Firmen das Geschäft in Hamburg an sich zu reißen streben. Der Hamburger Kaufmann wird vielfach zum Kommissionär von Fremden, Vermittler für Industrie und Kommunen werden. Durch die vernichtenden Bestimmungen des Friedensvertrages werden Antwerpen, Rotterdam und Kopenhagen, in gewissem Umfange auch Köln und Danzig zu einer starken Konkurrenz für Hamburg werden. Langsam nur wird der Eigenhandel, die Schiffahrt unter eigener deutscher Flagge wieder erstehen. Schwer droht die unabwendbare Welt-Handelskrise. Aber Alles wird der Hamburger Handel überwinden, wenn er dem treu bleibt, was ihn groß gemacht hat, und wenn er versteht, aus der gärenden Zeit des Umsturzes die Lehren zu ziehen, die ihn befähigen, auch unter ganz veränderten Verhältnissen zu erstarken und wieder aufzublühen. Wesen erfolgreicher hanseatischer Kaufmannschaft waren vorbildlich schnelle Anpassungsfähigkeit, Wirklichkeitssinn, Phantasie und Schöpfungskraft neben Mut, Beharrlichkeit, nie rastendem Fleiß, unbedingter Ehrlichkeit, die das einmal gegebene Wort unter allen Umständen hält, den kaufmännischen Ehrbegriff an der Hamburger Börse stets hoch gehalten hat. Da empfindet es der Hamburger Kaufmann doppelt schwer, daß ihm durch willkürliche Maßnahmen der Fabrikanten, unvorherzusehende Vorschriften der Regierung die Erfüllung seines Wortes unmöglich gemacht wird, sein guter Ruf leidet.

Vorbildlich war auch überwiegend das gute Verhältnis zwischen Chefs und Mitarbeitern, denen gemeinsam Stolz und Ziel das Blühen und Wachsen der Firma war. Mag dies patriarchalische Verhältnis, besonders für Großbetriebe, auch dahin sein und an-

deren Formen Platz machen, der gute Geist muß und wird wieder die Oberhand gewinnen, damit allen Beteiligten die gemeinsame Arbeit wieder Freude, Befriedigung und Verdienst bringt.

Aber aus Krieg, Übergangszeit und Umsturz muß der Handel die Lehre ziehen, daß der Einzelne gegenüber den herrschenden Gewalten und Gedanken machtlos ist, daß, so sehr es dem kaufmännischen Individualismus widerstreben mag, nur Zusammenschließen zu machtvollen Verbänden auch dem Handel die Stoßkraft geben kann, um im Kampfe gegen alle jetzt auftauchenden handelsfeindlichen Ideen zu bestehen. Diese zu bekämpfen, sie zum mindesten in erträgliche Bahnen zu lenken, dazu genügt es nicht, so und so viele volkswirtschaftlich gebildete Syndiker anzustellen. Nein, selbst muß der Kaufmann seine Interessen im Reichstage, im Wirtschaftsrat, in den Kommissionsberatungen vertreten. Darum muß in ganz anderem Umfange wie bisher der Großkaufmann auch parlamentarisch geschult werden, er muß wie in England es als Ehrenpflicht empfinden, für seine Berufs-Genossen einzutreten, nicht nur wie er es seit Jahrhunderten gewohnt war im Senat und Bürgerschaft seiner Vaterstadt, sondern im weiteren Betätigungsfeld des gesamten Vaterlandes. Darauf muß der Hamburger Kaufmann der Zukunft von Anfang an hingewiesen und erzogen werden. Wer sich den veränderten Verhältnissen aber nicht mehr anzupassen vermag, der wird dem Nachwuchs, der Jugend, Platz machen müssen. Auf ihr beruht unsere Hoffnung, unser Vertrauen. Möge sie sich dessen stets bewußt sein, daß dauernder Erfolg nur der Lohn nie rastender Tätigkeit ist, durch Spekulation und Konjunktur mühelos erworbenes Geld keinen Bestand hat und nur zu Krisen wie 1799 und 1857 führt. Möge sie in Goethes Sinne neu erwerben, was sie von ihren Vätern ererbt. Dann wird Hamburgs Handel wieder blühen und seine alte Flagge wieder stolz und frei in der Welt über Hamburger Welthäusern flattern.

DIE INDUSTRIE

VON DR. GEORG STENZEL
SYNDIKUS DER GEWERBEKAMMER

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist nicht nur eine bedeutende Welthandelsstadt und der erste Handels- und Schiffahrtsplatz Deutschlands, sondern auch eine Stätte, wo neben Handel und Schiffahrt und dem damit zusammenhängenden Schiffbau auch die Industrie im allgemeinen eine beachtenswerte und angesehene Stellung einnimmt und ein nicht zu unterschätzender Faktor im Wirtschaftsleben geworden ist. Zwar hat die Industrie in Hamburg erst in den letzten Jahrzehnten eine zahlenmäßige Bedeutung erlangt. Sie ist aber keineswegs neueren Datums. Es läßt sich vielmehr nachweisen, daß Industrie und Gewerbe jahrhundertelang schon, fast seit Gründung der Stadt im 9. Jahrhundert, neben Handel und Schiffahrt vorhanden gewesen sind und auch in früheren Zeiten eine beachtenswerte Stellung im staatlichen und städtischen Leben Hamburgs eingenommen haben. Nur einige markante Beispiele aus vergangenen Zeiten sollen für diese Behauptung angeführt werden: die Hamburger Brauindustrie, die Tuchfabrikation und die Zuckersiederei.

Die Hamburger Brauindustrie läßt sich geschichtlich bis in die Mitte des 13. Jahrhundert verfolgen, wo das Hamburger Bier ein wichtiges Ausfuhrprodukt gewesen ist, das in den damaligen Stapelplätzen des nordischen Handels, in Brügge, in Bergen und in den russischen und baltischen Häfen geschätzt und begehrt wurde. Die Zahl der Braubetriebe war recht bedeutend im alten Hamburg. 500 wurden während der höchsten Blütezeit Ende 1600 gezählt. Bis zu 700 000 Hektoliter Bier sollen jährlich gebraut worden sein, eine beachtenswerte Menge, die, nur um einen Maßstab anzugeben, etwa der Hälfte dessen gleichkam, was die sämtlichen Groß-Hamburger Brauereien vor dem Kriege hergestellt haben.

Als zweites Beispiel für alt-hamburgische industrielle Betätigung ist die Tuchfabrikation genannt worden, die im 17. Jahrhundert nach dem Niedergange der Brauereien in größerem Umfange in Hamburg betrieben wurde. Band-, Tuch-, Sammet-Weberei und Kattundruckerei waren besonders vertreten. Hamburger Sammet war nicht nur in Deutschland, sondern auch in den Niederlanden, in den nordischen Ländern, in Rußland und selbst in Spanien und Portugal sehr gesucht. Hamburger Druckkattun ging über England in die ganze Welt. Mehrere hundert Betriebe mit mehreren tausend Webstühlen und 5—6000 Arbeitern sind Ende des 18. Jahrhunderts in dieser Industrie in Hamburg vorhanden gewesen. Noch heute erinnern Straßennamen, wie Alter und Neuer Wandrahm, Caffamacherreihe, an dieses Gewerbe.

Zu gleicher Zeit mit der Tuchfabrikation blühte in Hamburg auch die Zuckersiederei, in der der aus dem Zuckerrohr gewonnene und in diesem Zustande eingeführte Rohzucker weiter verarbeitet und gebrauchsfertig gesotten wurde. In 400 Betrieben waren um das Jahr 1800 bis 10 000 Arbeiter tätig, eine recht bedeutende Zahl für das damalige Hamburg mit seinen nur 100 000 Einwohnern.

Zollschranken, die im Innern Deutschlands und auch im Auslande gegen Hamburger Erzeugnisse zum Schutze der eigenen Fabrikate errichtet wurden, haben das Weiterblühen dieser alten Hamburger Industrie mehr und mehr erschwert, und die napoleonischen Kriege vor 100 Jahren und die Kontinentalsperre haben sie schließlich völlig zerstört.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ist daher eine Hamburger Industrie so gut wie nicht vorhanden. Die Stadt mit ihren einschließenden Wällen war auch allmählich zu dicht bevölkert, um noch Platz für Fabrikbetriebe geben zu können. Hinzu kommt, daß sich Hamburg außerhalb des Zollvereins befand, vom inländischen Markt abgetrennt war und daher nur für die Ansiedelung solcher Industriezweige in Frage kam, die für den Export oder höchstens für den Bedarf der Stadt arbeiteten.

Endlich Mitte des vorigen Jahrhunderts kommt wieder Leben in die industrielle Betätigung Hamburgs. Der Export nimmt zu und einige wichtige Betriebe, die den Veredelungsverkehr pflegen, d. h. ausländische Rohprodukte in Halb- oder Fertigerzeugnisse umwandeln, siedeln sich in Hamburg an. Ihre Zahl ist immer noch gering, wenn sie auch von Jahr zu Jahr zunimmt. 1880 sind rund 600 über den Rahmen des Handwerksbetriebes hinausgehende gewerbliche Anlagen mit etwa 18 000 Arbeitern in Hamburg vorhanden. Da tritt endlich ein Ereignis ein, das die Fesseln sprengt, die die Wiederentwickelung der Industrie in Hamburg behindert haben. Es ist der Zollanschluß Hamburgs an das deutsche Reich im Oktober 1888, durch den die Stadt mit Ausnahme eines Freihafengebietes in das Zollinland aufgenommen wird. Nun beginnt ein schnelles Aufsteigen der Industrie. 1890 sind bereits 1000 Fabriken und etwa 30 000 Arbeiter vorhanden. 1900 werden 1400 industrieartige Anlagen mit 45 000 Arbeitern gezählt. 1910 weist die Statistik über 3500 industrielle Unternehmungen und motorisch betriebene Anlagen mit 85 000 Arbeitern und kurz vor dem Kriege annähernd 5000 derartige Betriebe mit rund 115 000 darin beschäftigten Arbeitern nach.

Dieses erfreuliche Ereignis in der Entwicklung Hamburgs aus der Handelsstadt zu einer Handels- und Industriestadt, die leider durch den unglücklichen Ausgang des Krieges unterbrochen worden ist, ist um so mehr beachtenswert, als man die Hamburger Industrieverhältnisse nicht mit denen in anderen Staaten und Groß-

städten vergleichen kann. Man muß insbesondere beachten, daß Hamburg ein nur verhältnismäßig beschränktes Gebiet besitzt, durch Staatsgrenzen von seinen Nachbarn getrennt ist und nicht nach wirtschaftlichen Rücksichten, wie bei anderen Groß- und Industriestädten beliebig vergrößert werden kann. Läßt man diese Staatsgrenzen unberücksichtigt und zählt auch diejenigen Hamburger Unternehmungen, die ihre Betriebe auf dem benachbarten preußischen Gebiet haben, — in erster Linie in Altona, Wandsbek, Wilhelmsburg und Harburg, — als zu Hamburg gehörig hinzu, so sind in dem großhamburgischen Industriegebiet rund 150 000 Arbeiter vorhanden, zu denen noch weitere 15 000 bis 20 000 Angestellte in industriellen und über den Rahmen des Handwerks hinausgehenden gewerblichen Unternehmungen kommen.

Auch hinsichtlich der Art der Betriebe und des Grundes ihrer Entstehung nimmt die Hamburger Industrie eine immerhin erwähnenswerte Ausnahmestellung ein. In anderen Industriegebieten sind gewerbliche Unternehmungen entstanden und haben sich besonders ausgedehnt, weil die Rohstoffe sich an Ort und Stelle befanden oder wenigstens leicht erreichbar waren — als Beispiel hierfür kann die Großeisen-Industrie angeführt werden —, oder die Industrie hat sich entwickelt, weil für den betreffenden Industriezweig eine besonders geeignete Arbeiterschaft ansässig war oder sich leicht heranziehen ließ, wie dies in der Regel bei den großstädtischen Massenindustrien der Fall ist, oder weil die erzeugten Produkte der betreffenden Gegend einen besonders guten Ruf verliehen hatten, wie dies besonders bei Textilerzeugnissen zu beobachten ist. Alles das trifft für die Hamburger Industrie nicht, oder doch nur beschränkt zu. Sie ist vielmehr in erster Linie aus den Bedürfnissen des Kaufmannes und Reeders entstanden, dem eine vorteilhafte Konjunktur oftmals nicht mehr allein den Vertrieb eines Erzeugnisses, sondern auch seine Herstellung zweckmäßig und nutzbringend erscheinen ließ. Fehlte dann in einem solchen Zeitpunkte die betreffende Industrie in Hamburg, so wurde sie kurz entschlossen vom Hamburger Kaufmann geschaffen. Dadurch erklärt sich auch die große, fast übergroße Mannigfaltigkeit der Hamburger Industrie und ferner die Tatsache, daß nicht Massenfabrikation, sondern Qualitätsarbeit in weitestgehendem Umfange das Kennzeichen der Hamburger Industrie bisher gewesen ist.

Da es nicht möglich ist, in dem für diesen Aufsatz vorgesehenen Umfange eine weitgehende Schilderung der gesamten so verschiedenartigen Industrien Hamburgs zu geben, soll wenigstens versucht werden, sie gruppenweise dem Leser vor Augen zu führen. Man kann etwa fünf Hauptgruppen unterscheiden:

Die erste und wichtigste ist der Hamburger Schiffbau und die mit dem Schiffbau zusammenhängenden Industriezweige, für

deren Entstehung der Seeverkehr maßgebend war. Sie hat ihren Sitz im Freihafen, auf der Halbinsel Steinwärder und kleiner Grasbrook, neuerdings auch auf Finkenwärder, und beschäftigt rund 30 000 Arbeiter. Vorhanden sind 8 größere Seeschiffswerften und etwa 75 kleinere Betriebe, die sich vorwiegend mit der Herstellung und Ausbesserung von kleinen Fahrzeugen und Booten befassen. Die Hamburger Werften haben vor dem Kriege Weltruf genossen. Die größten Schiffe der Welt sind auf ihnen gebaut worden. „Imperator", „Vaterland" und „Bismarck" sind kennzeichnende Namen, Schiffe von 50 000 Bruttoregistertonnen und 90 000 Pferdestärken. Aber auch ein Teil der ehemaligen deutschen Kampfflotte ist in Hamburg entstanden, unter anderen die großen Kreuzer „Moltke", „Seydlitz" und „Derfflinger".

An der Spitze der Werften stehen die Firmen Blohm & Voß, Vulkan-Werke und Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik, zu denen die während des Krieges angelegte und in den beiden letzten Jahren stark ausgebaute Deutsche Werft hinzukommt. Blohm & Voß ist Ende der 70er Jahre entstanden. Die Vulkan-Werke eröffneten 1909 ihren Betrieb als eine Zweigniederlassung der Stettiner Werft. Die Reiherstiegschiffswerft siedelte bereits in den 50er Jahren aus dem preußischen Wilhelmsburg nach Hamburg über. Die Einrichtungen dieser 4 Groß-Werften sind so mustergültig und groß angelegt, daß sie allen Anforderungen des Neubaugeschäftes gerecht werden können. Hellinge für Schiffe bis zu 280 m sind auf mehreren von ihnen vorhanden.

Ein besonderes Kennzeichen der Hamburger Werften ist das Ausbesserungsgeschäft, das einen großen Teil der Schiffbauarbeit ausmacht, mit der schnellen Entwickelung des Hamburger Hafens Schritt gehalten hat und durch das in Zeiten ungenügender Neubautätigkeit die wirtschaftliche Sicherheit im Werftgeschäft bisher gewahrt werden konnte. Fast alle großen Werften legten deshalb vor ihrem Werftgelände Schwimmdocks an, deren Größe und Leistungsfähigkeit von Jahr zu Jahr wuchs. Während z. B. Anfang der 80er Jahre in Hamburg nur ein einziges Dock und wenige kleinere Shlips vorhanden waren, sind vor dem Kriege 20 Schwimmdocks mit über 200 000 Tonnen Tragfähigkeit im Hamburger Hafen vorhanden gewesen.

In engem Zusammenhang mit dem Betrieb der Werften steht die Hamburger Maschinenindustrie und die Eisen- und Metall-Verarbeitung, in der etwa 18 000 Arbeiter beschäftigt sind. 12 Eisengießereien und 20 Metallgießereien arbeiten fast ausschließlich für den Schiffbau, desgleichen die Schiffs- und Kupferschmiede. Auch die größeren Verzinkereien sind vorwiegend auf den Werftbetrieb eingestellt. In den Maschinenfabriken, von denen annähernd 50, wenn auch kleineren Umfanges vorhanden sind, werden vielfach Hilfsmaschinen, Pumpen, Hebezeuge und andere für die Schiffs-

ausrüstung notwendige Gegenstände hergestellt. Die feinmechanischen Betriebe stehen gleichfalls in Zusammenhang mit dem Schiffbau, da ihre Haupterzeugnisse nautische Instrumente, Indikatoren, Signalvorrichtungen und ähnliche Schiffsnotwendigkeiten sind. Nicht zu vergessen sind hier schließlich die Segelmachereien, die Betriebe für Seilerwaren, die Schiffsfarbenfabriken und Schiffsreinigungsunternehmen, die alle von dem Blühen des Reedereigeschäftes und von der Größe der nach dem Hamburger Hafen gehenden Schiffahrt abhängig sind.

Als zweite Hauptgruppe in der Hamburger Industrie ist sodann die Einfuhrindustrie zu nennen. Sie verdankt ihren Ursprung und ihre Entwickelung dem Bestreben Hamburger Kaufleute, die seewärts eingeführten Rohstoffe schon im Einfuhrhafen in eine solche Form umzuwandeln, daß sie auf dem inländischen Markte in vorteilhafterer Form als die Rohstoffe selbst abgesetzt werden können. Hierher gehören die Gummi- und Asbest-Industrie, in der drei führende Betriebe, die New-York-Hamburger Gummiwaren-Compagnie, Dr. Heinrich Traun Söhne und die Asbest- und Gummi-Werke Alfred Calmon A.-G. mit annähernd je 1000 Arbeitern vorhanden sind, ferner die Salpeter- und Superphosphat-Fabriken, in denen der aus dem Ausland eingeführte Schwefelkies und Phosphate vor dem Kriege in großen Mengen auf Düngemittel verarbeitet wurden. Leider liegen die Betriebe zurzeit wegen der ungünstigen Gold- und Frachtverhältnisse fast still. Weiter sind als bemerkenswerte Einfuhrindustrie die Gerb- und Farbstoffanlagen der Firma Renner & Co. A.-G., der größten Fabrik des Kontinents dieser Art, zahlreiche chemische und pharmazeutische Betriebe, Fabriken für ätherische Öle, Lederverarbeitungsanstalten zu nennen, unter denen vor allem mehrere Treibriemenfabriken beachtenswert sind. Auch Fournierschneidereien und Stuhlrohrfabriken, Darmzubereitungsanstalten, Kaffeebearbeitungsbetriebe und die drei Hüttenwerke, 2 Kupferhütten und 1 Zinkhütte, können als Importbetriebe angesprochen werden, da sie vorwiegend ausländische Rohwaren in handelsübliche Form überführen.

Im engen Zusammenhang mit der Einfuhrindustrie steht die dritte Gruppe, die Ausfuhrindustrie, die zum Teil den sogenannten Veredelungsverkehr pflegt, d. h. aus dem Ausland kommende Produkte in einer veredelten Form wieder dem Ausland zuführt. Zur Vermeidung von Verzollungsschwierigkeiten hat die Ausfuhr- und Veredelungsindustrie ihren Sitz in der Hauptsache im Freihafen. An erster Stelle sind in der Ausfuhrindustrie Hamburgs die Öl- und Schmierfett-Fabriken zu nennen, die sich seit Beginn der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts in Hamburg angesiedelt haben und seitdem zu führenden Betrieben ausgewachsen sind. Sie verarbeiteten vor dem Kriege in der Hauptsache russische

Öle, sind aber zurzeit wegen der politischen Schwierigkeiten in Rußland von ihren früheren Bezugsquellen abgeschnitten und auf die Verarbeitung amerikanischer Rohstoffe angewiesen. Einen wichtigen Teil der Hamburger Veredelungsindustrie nahmen vor dem Kriege auch die Reismühlen ein, deren Betrieb seit Kriegsbeginn leider fast gänzlich eingestellt werden mußte, die aber hoffentlich bald wieder ihren vollen Betrieb aufnehmen können. Auch ein Teil der Kaffeeverarbeitungsbetriebe sind als Veredelungsbetriebe anzusprechen, da in ihnen die Kaffeebohnen lediglich ausgelesen, sortiert und gemischt, und in diesem Zustande in das Ausland, insbesondere die nordischen Länder und Rußland, weiter versendet werden. Neben den Fabrikationsbetrieben, die ausländische Rohstoffe in veredelter Form in das Ausland wieder überführen, sind im hamburgischen Staatsgebiet auch zahlreiche industrielle Unternehmungen vorhanden, in denen aus deutschen Rohstoffen Fabrikate für das Ausland angefertigt werden. Glashütten, deren Erzeugnisse — Flaschen und Demijohns — in Südamerika gesucht werden, Likörfabriken, vorwiegend für das afrikanische Geschäft, Schmuckwaren-, Nähmaschinenfabriken, Betriebe für medizinische und physikalische Instrumente, Pianofabriken, unter ihnen die bekannte Firma Steinway Sons, deren Flügel und Klaviere den Ruhm Hamburger Instrumentenbaues in der Welt verbreiteten, und Kunstmöbel-Werkstätten mit erstklassigen Erzeugnissen gehören hierzu.

Als vierte Industriegruppe, der Zahl und dem Umfange nach ebenfalls recht bedeutend, sind die industriellen Betriebe für den großstädtischen Bedarf zu nennen. Brauereien, Eisfabriken, Kunst- und Speisefett-Fabriken, Seifensiedereien, Schokoladen-, Keks- und Zuckerwaren-Betriebe, Anlagen der Fischindustrie, Werkstätten für Bekleidung, und Reinigung, ferner Maßschneiderei, Pelzkonfektion, Korsettfabriken, Krawattenfabriken, mechanische und chemische Wäschereien, und die Luxusgewerbe sind Beispiele hierfür.

Schließlich kommt als fünfte Industriegruppe noch die sogenannte Hilfsindustrie in Betracht, zu der vor allem die Kisten- und Faßfabrikation, die Sacknäherei, die Blechemballagenherstellung, Korbflechterei und ähnliche zu rechnen sind. Auch sie sind an Zahl und Größe recht bedeutend und weit über den Rahmen in anderen Industriegebieten hinausgehend. Schließlich gehört zu den Hilfsindustrien auch ein Teil der Buch- und Kunstdruckereien, da Hamburgs Handel, Schiffahrt und Industrie zahlreiche Drucksachen brauchen.

Um das Bild der Hamburger Industrie einigermaßen zu vervollständigen, ist es notwendig, noch ein paar Worte über die Größenordnung der einzelnen Betriebe zu sagen. Wie in der Art der Fabrikation unterscheiden sich die Hamburger Industrie-



Phot. v. Seggern

11 - Segelschiffhafen



12 - Werft von Blohm & Voß
Im Hintergrund Kohlenschiffhafen und Köhlbrandmündung

betriebe auch hinsichtlich der Größe von denen in anderen Industriegebieten. Während dort der Massenbetrieb eine hervorragende, in der Regel ausschlaggebende Bedeutung hat, ist dies in Hamburg nicht der Fall. Wie bereits oben gesagt, ist nicht Massenarbeit, sondern Qualitätsarbeit das Kennzeichen der Hamburger Industrie. Qualitätsarbeit bedingt in der Hauptsache aber Mittel- und Kleinbetriebe. Und deshalb findet man in Hamburg auch vorherrschend die Mittel- und Kleinindustrie. Selbstverständlich fehlen auch nicht Großbetriebe. Die Großschiffswerften, von denen die größeren bereits bis zu 12 000 Arbeiter beschäftigt haben, sind auch im Vergleich zu anderen Industriegegenden beachtenswerte Großbetriebe. Im ganzen sind aber unter den 5000 industrieartigen Betrieben in Hamburg nur 5 Anlagen, in denen mehr als 1000 Arbeiter tätig sind und nur rund 100 industrielle Unternehmungen mit mehr als 100 Leuten und etwa 700 gewerbliche Betriebe mit mehr als 20 arbeitenden Personen. Wenn auch also nur etwa 15 von je 100 Betrieben mehr als 20 Arbeiter haben, so sind doch in diesen Betrieben 60—70% der gesamten hamburgischen Arbeiterschaft tätig.

Im Anschluß an dieses statistische Material sollen noch kurz einige Bemerkungen über die Gliederung der Hamburger Arbeiterschaft gemacht werden, insbesondere darüber, ob es sich um gelernte, angelernte, männliche, weibliche oder jugendliche Arbeitskräfte handelt. Auch in dieser Hinsicht bietet die Hamburger Industrie wegen ihrer Verschiedenartigkeit ein vielseitiges und oft auch wechselvolles Bild. Hinsichtlich der gelernten Leute kann festgestellt werden, daß sie überwiegen in den auf handwerksmäßiger Grundlage beruhenden Industriezweigen, wie beispielsweise in den Kupferschmieden, der Maschinenindustrie, dem Wagenbau und der Pianofabrikation, wo etwa 70—80% handwerksmäßig ausgebildete Arbeiter vorhanden sind. Der Rest mit geringer Ausnahme sind angelernte Personen in diesen Betrieben. Im Schiffbau sind etwa 50% handwerksmäßige Leute, Angelernte etwa 30% und Ungelernte 20%. In der Leder- und Gummiindustrie sinkt die Zahl der gelernten Handwerker auf 20%, die der angelernten Arbeiter steigt auf 50%. Auch im polygraphischen Gewerbe ist annähernd dieses Verhältnis vorhanden. In der Öl- und Fettindustrie hat sich das Verhältnis noch mehr verschoben. Hier sind nur 10% der Arbeiterschaft gelernte Handwerker, 20—30% angelernte Leute, während die übrigen meist als ungelernte Arbeiter anzusprechen sind. Die Zahl der in gewerblichen Betrieben Hamburgs beschäftigen Arbeiterinnen beträgt nach der letzten Zählung des Hamburgischen Gewerbeaufsichtsamtes rund 21 000. In Hamburg sind also nur etwa 25% der Arbeiterschaft weiblichen Geschlechts, ein Prozentsatz, der gegenüber dem in anderen Großstädten wesentlich geringer ist, wo er etwa zwischen

30—40% beträgt. Die Mehrzahl der Arbeiterinnen sind in der Bekleidungs-, Nahrungsmittelindustrie und in dem Reinigungsgewerbe tätig. Der geringe Prozentsatz ist darauf zurückzuführen, daß in Hamburg die Massenfabrikation fehlt, und ferner solche Industriezweige, die vielfach in anderen Großstädten vorhanden sind, wie Großkonfektion, Textil- und Luxuspapierindustrie. Auch ist hier mit ausschlaggebend, daß die in Hamburg geborenen Mädchen entsprechend dem kaufmännischen Charakter der Stadt ihren Verdienst vornehmlich in kaufmännischen Betrieben suchen. Die jugendlichen Arbeiter betragen in Hamburg 5% der gesamten Arbeiterschaft. Auch hier liegt der Prozentsatz unter dem in anderen Städten. Ausländische Arbeiter sind in der Hamburger Industrie nur in verhältnismäßig geringem Umfange beschäftigt. Nicht ganz 1% sind vorhanden. In der Hauptsache handelt es sich um galizische und polnische Arbeiter, die in den Hüttenwerken und einigen chemischen Betrieben, wo besonders schmutzige Arbeit vorhanden ist, tätig sind.

Vorstehend ist versucht worden, einen kurzen Überblick über die Hamburger Industrie und die Arbeiterverhältnisse zu geben. Industrie und Arbeiterschaft in Hamburg zeigen ein eigentümliches, durch Schiffahrt und hanseatischen Unternehmungsgeist beeinflußtes Gepräge. Im schweren Wettkampf mit ausländischen Werken hatte sich die Hamburger Industrie eine beachtenswerte Stellung errungen. Fünf Jahre war sie vom Weltmarkt abgeschlossen, und schwer hat sie in dieser Zeit um ihre Existenz gerungen. Die Aussichten sind wenig rosig. Aber der hanseatische Unternehmungsgeist wird nicht erlahmen. Man mache ihn von allen Fesseln frei, dann wird auch die Hamburger Industrie, wenn auch langsam, wieder zu jener Höhe emporklettern, auf der sie vor dem Kriege gestanden hat.

DIE SCHIFFAHRT

VON GEHEIMRAT DR. W. CUNO
GENERALDIREKTOR DER HAMBURG-AMERIKA LINIE

Mit welcher raffinierten Vollständigkeit auch immer der Versailler Vertrag die Seewirtschaft Hamburgs vernichtet und ihr Wiedererstehen erschwert hat, an zwei Grundpfeilern hamburgischer Wirtschaftsbedeutung hat er nicht zu rütteln vermocht. Feindlicher Machtspruch konnte dem Elbehafen weder den Vorteil seiner verkehrsgeographischen Lage, die ihn zum wichtigsten Ein- und Ausfalltor Mitteleuropas bestimmt, noch die in allen Wechselfällen seiner Geschichte bewährte Schaffensfreudigkeit seiner Bewohner nehmen. Diese beiden Faktoren werden sich auch in Zukunft als aufwärtswirkende, entwicklungsfördernde Kräfte erweisen und — das ist unsere feste Zuversicht — dazu helfen, daß Hamburgs Seewirtschaft und damit auch seiner Überseeschiffahrt durch alle Hindernisse und Widerstände hindurch der Weg zu neuem Aufbau gebahnt wird.

Diese Zeilen werden geschrieben zu einer Zeit, wo es nicht leicht ist über Dinge unserer Schiffahrt zu reden, die vielfach über das Stadium tastender Versuche und das Erproben kommender Möglichkeiten noch nicht hinausgelangt sind. Und doch ist es unumgänglich, daß in einem Hefte, das innerhalb und außerhalb Deutschlands Kunde geben soll von dem, was in Hamburg ist und wird, eine Schilderung der gegenwärtigen Schiffahrtsverhältnisse enthalten ist. Denn wie Wind und Wetter in unserer Stadt beherrscht sind von den klimatischen Verhältnissen des Meeres, so erhält unsere Wirtschaft ihre bestimmende Prägung durch das Kommen und Gehen vom Meere auf, zum Meere hin.

Kaum eine lohnendere Aufgabe gab es einst für volkswirtschaftliche Darstellung, als die steigende Kurve deutscher friedlicher Seegestaltung darzustellen. Wie lockend war es, von kühnen Wikingerfahrten und stolzen Hansetagen zu berichten, und dann den beispiellosen Aufstieg der Bedeutung der schwarz-weiß-roten Flagge auf allen Weltmeeren nachzuzeichnen. Die Flagge ist niedergeholt, die Kurve hat sich in furchtbarer Weise gesenkt von stolzer Höhe fast bis zum Nullpunkt hin. Zwei Zahlen nur: Vor dem Kriege nannten Hamburgs Dampfer-Reedereien 2 600 000 Br.-R.-T. ihr eigen, nach Durchführung des Vertrages von Versailles verbleiben ihnen 82 500 Br.-R.-T. Und der verbleibende Schiffsraum enthält kein einziges Schiff, das für die transozeanische Fahrt seiner eigentlichen Bestimmung nach geeignet wäre.

Wo in der Weltgeschichte findet sich ein sic transit gloria von gleich erschütternder Furchtbarkeit?

Und doch — eins vor allem muß gleich zu Beginn dieser Zeilen

klargestellt werden: Hamburgs Reedereien sind gewillt, die ganze drückende Last, die ihnen der Friedensvertrag auferlegt, auf sich zu nehmen und neu zu beginnen. Sie werden nicht viel darüber reden: schwere Arbeit verrichtet sich am besten mit zusammengebissenen Zähnen. Und sie werden es schaffen. Nichts wäre irriger, als in solchem Willen irgend einen Ehrgeiz weltimperialistischer Prägung zu wittern. Aber ihnen brennt das alte Hanseatenwort „navigare necesse est" im Herzen. Sie haben es erkannt, im Innersten erfaßt, daß Deutschland wieder das Weltmeer befahren muß, wenn es nicht vergehen soll. Und vor sich selbst würden sie nicht bestehen können, würden sie, als die zunächst Berufenen, nicht alles daran setzen, diese Erkenntnis mit heißem Bemühen in die Wirklichkeit umzusetzen.

Woher nehmen sie den Mut zu solchem zukunftsgewissen Neubeginn? Aus der großen Vergangenheit Hamburgs. Die deutsche Seeschiffahrt ist nicht als Glücks- und Sonntagskind von Erfolg zu Erfolg geschritten, sondern viel heißes Streben und nie versagende Arbeit hat ihr den aufwärts führenden Weg bereitet bis zur Höhe hin. Die mancherlei Schicksalsschläge von den Wendenüberfällen und Dänenbrandschatzungen bis hin zur Franzosenzeit unter Davoust und zum großen Hamburger Brand werden zum Symbol, zur Zukunftsverheißung auch in der jetzigen Katastrophe.

Der Hamburger Reeder wird nicht unruhig, wenn er von der Treibhausentwicklung neutraler Reedereien hört, von Riesenabschreibungen und hundertprozentigen Dividenden. Solcher Aufstieg gleicht einem Haus auf Sand gebaut. Er denkt an die viele Arbeit, die der Aufbau seines und seiner Vorgänger Lebenswerkes gekostet hat, er weiß, daß die inneren Kräfte, die da am Werke waren: Pflichttreue, Organisationsbegabung, kaufmännischer Weitblick, technisches Genie — sich dem Machtspruch auch des grausamsten Gegners entziehen. Diese inneren Kräfte blieben ihm, und darin besitzt er ein Handwerkszeug, das er gebrauchen wird, wenn alles andere ihm genommen. Mit knirschendem Zorn sieht er die stolzen Dampfer, die er ersonnen und im Betrieb ständig vervollkommnet hat, unter fremder Flagge und fremdem Namen seinen Elbstrom befahren, aber der Zorn wird ihm zur Tatkraft für neue Arbeit aus innerlich ungebrochener Kraft.

Was wir wollen, ist dies: deutscher Arbeit auf See und über See eine neue Stätte schaffen. Ehrgeiz und Machtbegehren liegt hinter uns, weggeschwemmt vom Strom der Not, die über unser Volk hereingebrochen. Aber das Gebiet, auf dem wir im Zusammenwirken der Nationen zu besonderen Leistungen berufen waren, das wollen wir wieder bearbeiten. Denn durch diese Arbeit können wir Werte schaffen für unser verarmtes Volk — und für die Gesamtheit der Völker.

Eine Schilderung des gegenwärtigen Standes deutscher See-

schiffahrt kann an einer kurzen Darstellung der Vorkriegsverhältnisse nicht vorbeigehen.

Aktienkapital und Tonnagebesitz (ohne Neubauten) der Hamburger Reedereien im Jahre 1913 bezifferten sich folgendermaßen:

	Aktienkapital Mk.	Seeschiffe i. Fahrt Zahl	Br.-R.-T.
Hamburg-Amerika Linie	180 000 000	171	1 001 865
Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft	25 000 000	49	257 842
Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft	20 000 000	50	252 016
Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos	14 000 000	28	160 544
Deutsche Levante-Linie	9 000 000	55	148 918
Woermann-Linie A.-G.	20 000 000	39	112 623
Deutsche Ost-Afrika-Linie	10 000 000	23	104 499

Um ein Bild zu geben von der lebensvollen Entwicklung der Hamburger Seeschiffahrt vor dem Kriege, seien hier einige Angaben gemacht über Neubauten der größten Reederei unserer Vaterstadt Mitte 1914:

Neubauten:	Br.-R.-T.	Bauwerft:
Bismarck ca.	56 000	Blohm & Voß, Hamburg
Tirpitz ca.	21 500	Vulkan-Werke, Stettin
William O'Swald	20 000	Weser, Bremen
Johann Heinrich Burchard	20 000	Tecklenborg, Geestemünde
Neubau	19 000	Vulkan-Werke, Stettin
Neubau	19 000	,, ,, ,,
Braunschweig	7 600	Bremer Vulkan, Vegesack
Nassau	7 600	,, ,, ,,
Kamerun	6 000	Frerichs & Co., Einswarden
Holsatia	5 800	Mc. Mellan & Son, Dumbarton
Westmark	5 800	Weser, Bremen
Neumark	5 800	,, ,,
Frisia	5 000	Northumberland Shipbuilding Co., Howden
Secundus	4 500	Blohm & Voß, Hamburg
Kribi	3 800	Weser, Bremen
Persia	3 566	Flensburger Schiffsbau Gesellsch., Flensburg
Küstendampfer	1 850	Hamilton & Co., Port Glasgow
Frankfurt	950	Oderwerke, Stettin
zusammen	213 766 Br.-R.-T.	

Der auf dem Seewege vollzogene Güterverkehr über Hamburg wird durch zusammenfassende Darstellung der Hamburgischen Warenstatistik des Jahres 1913 gekennzeichnet:

a) Gewicht (in Doppelzentnern)

	Einfuhr von	Ausfuhr nach:
Europa	89 164 524	51 276 085
Amerika	50 044 373	23 354 425
Afrika	8 359 535	5 500 549
Asien	15 763 924	7 456 847
Australien	2 151 747	1 507 096
zusammen	165 484 103	89 095 002

b) Wert (in Mark)

	Einfuhr von:	Ausfuhr nach:
Europa	1 608 979 190	2 056 069 380
Amerika	1 880 556 140	1 116 197 940
Afrika	357 964 410	247 532 230
Asien	718 703 000	383 373 780
Australien	149 983 370	61 740 630
zusammen	4 716 186 110	3 864 913 960

Hamburg war der Ausgangspunkt oder die Direktionszentrale für ein großzügig erdachtes, feinsinnig ausgestaltetes, erfolgreich verwaltetes Liniennetz unter heimischer Flagge, dessen Mannigfaltigkeit, nach Erdteilen gegliedert, nur mit einigen Grundlinien umrissen werden mag:

A. Europa

Hamburg—Großbritannien und Irland (H. M. Gehrckens, A. Kirsten, H. J. Perlbach & Co., Nfl., ferner eine Anzahl Linien der regelmäßigen Kohlenfahrt).

Hamburg—Skandinavien (Vereinigte Bugsier- und Frachtschifffahrts-Gesellschaft, Bismarck-Linie, L. F. Mathies & Co., H. M. Gehrckens).

Hamburg—Rußland und Finnland (E. Ruß, L. F. Mathies & Co., H. M. Gehrckens, Hamburg—Danzig-Linie, Hamburg—St. Petersburger Dampfschiffs-Linie).

Hamburg—Niederlande und Belgien (A. Kirsten, H. J. Perlbach & Co., Nfl.).

Hamburg—Spanien und Portugal (Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei, Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa).

Hamburg—Mittelmeerländer (Deutsche Levante-Linie, Rob. M. Sloman jr.).

B. Amerika

Hamburg—Vereinigte Staaten (Hamburg-Amerika Linie, Sloman-Union-Linie).
Hamburg—Mexiko (Hamburg-Amerika Linie).
Hamburg—Westindien (Hamburg-Amerika Linie).
Hamburg—Mittelamerika, Kolumbien, Venezuela (Hamburg-Amerika Linie).
Hamburg—Brasilien (Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft, Hamburg-Amerika Linie).
Hamburg—Argentinien (Hamburg - Südamerikanische Dampf-schiffahrts-Gesellschaft, Hamburg-Amerika Linie).
Hamburg—Westküste (DeutscheDampfschiffahrtsgesellschaftKos-mos, Hamburg-Amerika Linie).

C. Afrika

Hamburg—Marokko (Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Ree-derei).
Hamburg—Ägypten, Tripolis, Tunis, (Deutsche Levante-Linie).
Hamburg—Afrikanische Westküste (Woermann-Linie, Hamburg-Amerika Linie, Hamburg-Bremer Afrika-Linie).
Hamburg—Südafrika und afrikanische Ostküste (Deutsche Ost-Afrika-Linie in Verbindung mit Woermann-Linie, Hamburg-Amerika Linie und Hamburg-Bremer Afrika-Linie),

D. Asien

Hamburg—Schwarzes Meer, Kleinasien, Syrien(Deutsche Levante-Linie, Rickmers Linie.)
Hamburg—Arabien—Persien (Hamburg-Amerika Linie).
Hamburg—Vorder- und Hinterindien, Niederländisch Indien (Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa, Hamburg-Amerika Linie, Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesell-schaft).
Hamburg—China—Japan (Hamburg-Amerika Linie, Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa, Norddeutscher Lloyd).
Hamburg—Sibirien (Hamburg-Amerika Linie, Rickmers Linie).

E. Australien

Hamburg—Australien (Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesell-schaft).

Zu diesen sämtlich von Hamburg ausgehenden regelmäßigen Verbindungen gesellten sich zahlreiche Linien, die Hamburger Reedereien zwischen ausländischen Häfen unterhielten, so der Atlasdienst der Hamburg-Amerika Linie zwischen New York und Westindien, die ostasiatischen Küstenlinien der Hamburg-Amerika Linie, der New York-Brasilien Dienst der Hamburg-Südamerika-nischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft u. a. m. Linien unter aus-ländischer Flagge nahmen einen breiteren Raum nur im euro-

päischen Nahverkehr ein. In der großen Überseefahrt fehlten sie außer im Afrikaverkehr nahezu ganz.

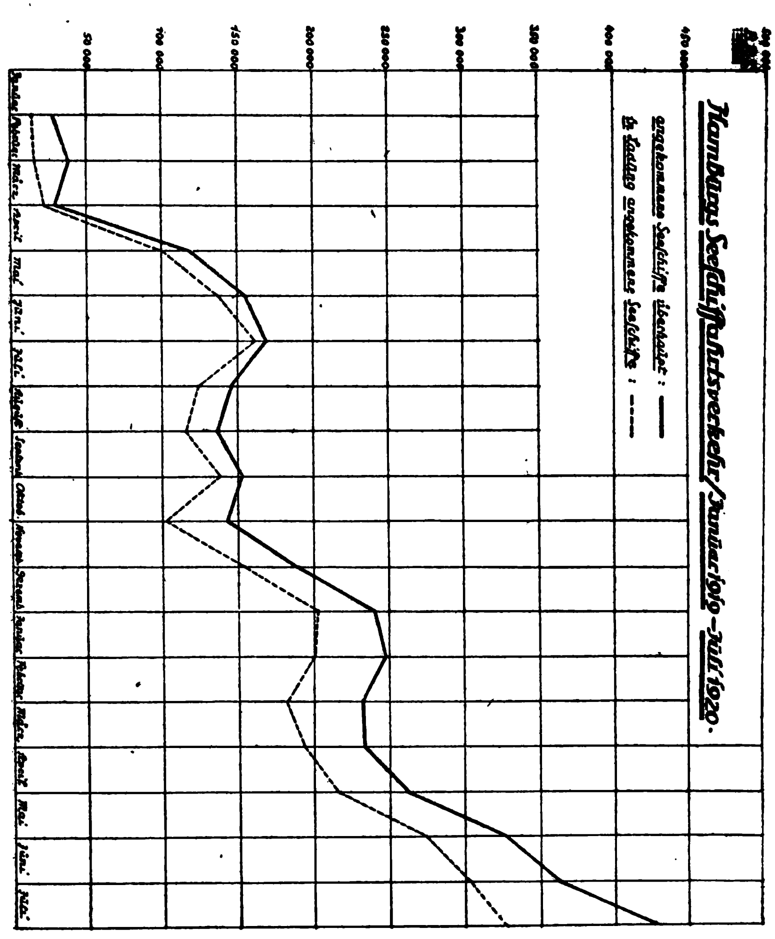
Diese Skizze des einstmaligen Linienbesitzes Hamburger Reedereien gibt zugleich die Folie, um vor ihr ein Bild der jetzigen Schiffahrtsverhältnisse erstehen zu lassen. Nach dem Stand vom September 1920 gestaltet sich Hamburgs Schiffahrtsverkehr (es sollen hier nur die Linien der großen Überseefahrt angegeben werden), wie folgt:[1]

von Hamburg nach:	Reederei	Flagge
A. Amerika		
New York	Hamburg-Amerika Linie, United American Lines, New York	deutsch u. amerik.
New York	American Line, New York	amerik.
New York	Kerr Steamship Co., New York	amerik.
New York	Cunard Line, Liverpool	britisch
Philadelphia	Kerr Steamship Co., New York	amerik.
Savannah	Holland-Amerika Linie, Rotterdam	holländ.
Montreal	Canadian Pacific Ocean Services, Montreal	britisch
Kuba, Mexiko	Hamburg-Amerika Linie, Hamburg	deutsch
Kuba, Mexiko	Ozean-Linie, Flensburg	deutsch
Kuba, Mexiko	Holland-Amerika Linie, Rotterdam	holländ.
Kuba, Mexiko	Cie. Générale Transatlantique, Paris	französ.
Westindien, Mexiko	Ward Line, New York	amerik.
Westindien	Royal Mail Steam Packet Co., London	britisch
Surinam	Koninkl. Westind. Maildienst, Amsterd.	holländ.
Colon	Koninkl. Westind. Maildienst, Amsterd.	holländ.
Columbien	Koninkl. Westind. Maildienst Amsterd.	holländ.
Guatemala	Koninkl. Westind. Maildienst Amsterd.	holländ.
Brasilien, Argentinien	Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg	deutsch
Brasilien, Argentinien	Hamburg-Amerika Linie, United American Lines, New York	deutsch u. amerik.
Brasilien, La Plata	American Line. New York	amerik.
Brasilien, La Plata	Skogland-Linie, Haugesund	norweg.
Brasilien, La Plata	Chargeurs Réunis, Paris	französ.
Brasilien	Booth Steamship Co., Liverpool	britisch
Brasilien	Royal Mail Steam Packet Co. und Lamport & Holt, London	britisch
Westküste	Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos, Hamburg	deutsch
Westküste	Pacific Steam Navigation Co., Liverpool	britisch
Westküste	Koninkl. Westind. Maildienst Amsterd.	holländ.
Westküste	Cie. Générale Transatlantique, Paris	französ.

[1] *Es muß hier darauf hingewiesen werden, daß zwischen der Fertigstellung des Manuskriptes und der Herausgabe des Buches einige Monate verstreichen, die bei dem rasenden Entwicklungstempo aller gegenwärtigen Wirtschaftsverhältnisse manche Veränderung mit sich bringen müssen.*

von Hamburg nach:	Reederei	Flagge
A. Amerika		
Westküste	Lloyd Royal Belge, Antwerpen	belgisch
Westküste	European Pacific Line, San Francisco	amerik.
B. Asien		
Brit. Indien Birma	Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa, Bremen	deutsch
Brit. Indien Birma	Holländ.-Britisch-Indien Linie (gemeinsamer Dienst der Holland-Amerika Linie, Rotterd. u. Phs. van Ommeren)	holländ.
Britisch Indien	British India Line, London	britisch
Britisch Indien	Well Line, Liverpool	britisch
Niederländisch Indien	Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellsch. Hamburg, i. Gemeinschaft m. d. holländ. Gesellschaften Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam, „Nederland", Amsterdam, und „Oceaan", Amsterdam	holländ.
Niederländisch Indien	Rederiaktiebolaget Transatlantic, Gothenburg u. Ostasiatiske Kompagni, Kopenhagen	schwed. u. dänisch
Niederländisch Indien	Nippon Yusen Kaisha, Tokio	japanisch
Niederländisch Indien	Osaka Shosen Kaisha, Osaka	japanisch
Ostasien	Ellermann & Bucknall St. Co. und Alfred Holt & Co., Liverpool.	britisch
Ostasien	Ostasiatiske Kompagni, Kopenhagen, u. Svenska Ostasiatiske Kompaniet, Gothenburg	dänisch u. schwed.
Ostasien	Holland-Ostasien Linie, Rotterdam	holländ.
Ostasien	Navigazione Generale Italiana, Genua	italienisch
Ostasien	Nippon Yusen Kaisha, Tokio	japanisch
Ostasien	Osaka Chosen Kaisha, Osaka	japanisch
C. Afrika		
Nordafrika	Deutsche Levante-Linie, Hamburg	deutsch
Nordafrika	Les Affréteurs Réunis, Paris	französ.
West- und Südafrika	Woermann-Linie, Hamburg, Deutsche Ostafrika-Linie, Hamburg, Hamburg-Amerika Linie, Hamburg (Afrikadienst) und Hamburg-Bremer Afrika-Linie, Bremen	deutsch
West- und Südafrika	Holland-Südafrika Linie, Rotterdam	holländ.
Westafrika	Hollandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam	holländ.
Westafrika	Sandström, Stranne & Co., Gothenburg	schwed.
Westafrika	Rederiaktiebolaget Transatlantic, Gothenburg	schwed.
Westafrika	Soc. Navale de l'Ouest, Paris	französ.
Westafrika	Lloyds Transport Co., Hamburg	deutsch
Süd- und Ostafrika	Union Castle Line, Rotterdam	britisch
Südafrika	Transportes Maritimos do Estado, Lissabon	portugies.
Ostafrika	British-India Line, London	britisch

Die Gesamtheit dieser Linien hat nach jahrelanger Verödung zu einer wachsenden Belebung des Schiffsverkehrs in Deutschlands größtem Seehafen geführt, die in ihrer graphischen Darstellung (s. Tafel) eine ständig aufsteigende Kurve aufweist. Eine beispiellose Überfremdung hat stattgefunden, eine Überfremdung, deren ganze niederdrückende Schwere noch dadurch verstärkt wird, daß der Wiederaufbau einer eigenen deutschen Handelsflotte durch die Bedingungen des Versailler Vertrages auf Jahre hinaus mit allem ausgeklügelten Raffinement gehemmt



und nach Kräften vereitelt ist. Wohl arbeiten an den Ufern der Elbe Werften von Weltruf und oft bewährter Leistungsfähigkeit, zu denen als Kriegsgründung die Deutsche Werft hinzugetreten ist, die technisch und betriebsorganisatorisch manche Neuerungen aufweist, die sie zu großer Arbeitsleistung befähigen. Aber ihre Arbeit ist der ständigen Bedrohung durch den Friedensvertrag unterworfen, der den Siegerstaaten das „Recht" gibt, Fronarbeit zu verlangen, die nach Ausführung, Arbeitsweise und Preisbemessung unter dem Diktat jenes in Paris domizilierenden Wiedergutmachungsausschusses steht, der in ganz anderem Sinne, als seine Urheber gedacht, dazu berufen sein könnte „wiedergutzumachen", was Kriegspsychose und kleinliche innerpolitische Interessen in Versailles nicht nur an Deutschland, sondern an Gesamteuropa gesündigt haben, und der doch, wenn nicht ein innerlicher Gesinnungsumschwung im Sinne des zukunftsschweren Buches von Keynes eintritt, seine Aufgabe lediglich darin sehen wird, jedes keimende Leben, das sich in Deutschland regt, in vorschnellem Eingriff zu vernichten. Und auch außerhalb dieser durch Machtdiktat geschaffenen Einengung wird die technische Leistungsfähigkeit der Werften empfindlich behindert durch die Verarmung Deutschlands an finanziellen und materiellen Hilfsmitteln, durch die Betriebsschwierigkeiten einer nach neuen Formen ringenden Arbeitsverfassung und durch die gesunkene Leistungsmöglichkeit eines durch den Krieg und mehr noch durch den Gewaltfrieden zusammengebrochenen Volkes auf ein Minimum herabsinken.

Und trotzdem konnten wir an den Anfang unserer Schilderung das Glaubensbekenntnis des Hamburger Reeders zu neuem Leben unserer Seeschiffahrt setzen, weil wir der festen Überzeugung sind, daß das, was Hamburg geleistet hat und auch heute noch nach dem Zusammenbruch leisten kann, in der Weltwirtschaft nicht entbehrt werden kann. Weil wir uns den Glauben nicht nehmen lassen, daß die einfache Logik wirtschaftlichen Geschehens stärker sein wird als die komplizierten Elaborate, die der „Rat der Vier" in stickiger Luft und im Bann eng umzirkter Interessen ersonnen hat.

So lange der Elbstrom dem Meere zufließt, so lange noch hanseatische Tatkraft in unseren Mauern lebt, so lange noch der Hauch vom freien Weltmeer Wolken und Nebel vor sich herfegt, so lange bleibt uns der Mut, daß uns das gelingen wird, was gelingen muß: von Deutschlands größtem Hafen aus wieder mit deutschen Schiffen die See zu befahren und Hamburger Iniative, Hamburger Tatkraft und Hamburger Arbeitsfreudigkeit dem Weltverkehr wieder dienstbar zu machen.

DAS BANKWESEN

VON A. HÜBBE, DIREKTOR DER DRESDNER BANK

Um im Rahmen der vorliegenden Veröffentlichung Hamburgs Bedeutung für das internationale Wirtschaftsleben Deutschlands unter gleichzeitiger Berücksichtigung der rein hamburgischen Interessen zu kennzeichnen, darf man Hamburg nicht nur als Hauptpforte und Sitz des Ein- und Ausfuhrhandels betrachten, vielmehr muß man auch seine charakteristischen Merkmale als Bankplatz einer Erwägung unterziehen.

Das Hamburger Bankwesen blickt auf eine lange und ereignisreiche Entwicklung zurück. Am 20. Februar 1619 wurde auf „inständiges Anfordern der allhier residierenden Kauf- und Handelsleute" die Hamburger Bank durch den Rat der Stadt bestätigt, ohne Zweifel eine Gründung der Kaufmannschaft, da die Verwaltung der Bank in der Hauptsache Kaufleuten unterlag.

Diese Hamburger Girobank, die bis zum 1. Januar 1876, wo sie in eine Zweigniederlassung der Deutschen Reichsbank umgewandelt wurde, in den mehr als 250 Jahren ihres Bestehens in umfangreicher Weise den Sonderbedürfnissen unseres Handelsplatzes gedient hat — das Geschäft der „Wechsel und Lehenbanko" wie es hieß, kennzeichnet von Anfang an den vorzugsweisen Charakter des Handelsinstituts — ist im weiten Umfange vorbildlich geworden für das spätere deutsche Bankwesen und hat dem hamburgischen Geldverkehr von vornherein den Stempel aufgedrückt durch die weitgehende Durchbildung des Giroverkehrs unter Ausschaltung des Bargeld-Verkehrs. Diese alt-hamburgische Einrichtung wurde von der Reichsbank übernommen, die innerhalb ihres Betriebes das gesamte deutsche Reichsgebiet zu einem einheitlichen Giroplatz macht. Auf diese wichtige Tatsache darf vom Hamburger Standpunkt mit berechtigtem Stolz bei der Schilderung des Hamburger Bankwesens hingewiesen werden.

Auch auf diesem Gebiet ist in Hamburg der derzeitig starke Einfluß der holländischen Stammesbrüder erkennbar: Das unmittelbare Vorbild der Hamburger Bank war die Bank von Amsterdam. Es ist ohne weiteres ersichtlich, daß der Münzumlauf kleiner Staaten und Stadtstaaten nicht ausschließlich aus Münzen eigener Prägung bestehen kann, sobald der Handelsverkehr über den Rahmen des lokalen Bedürfnisses hinausgeht. Daher war es notwendig, Vorsorge gegen Münzverwirrungen zu schaffen. Diese Erkenntnis führte auch in Hamburg zu der frühen Schaffung der eigenen Bank, die die Aufgabe übernahm, die Kaufmannschaft möglichst zu schützen vor den ständigen Wertschwankungen der verschiedenen Münzsorten, und bestrebt war, den durch die

„Kipper" geübten Münzbeschneidungen Einhalt zu tun. Das wurde dadurch erreicht, daß in eine gemeinschaftliche Kasse ein Fonds vollwichtiger Münzen eingelegt wurde, welche die beteiligten Kaufleute unter einander bis zur Höhe ihrer jeweiligen Guthaben durch „Assignation" übertrugen. Schuld und Forderung wurden beglichen durch buchmäßige Belastung und Kreditierung, und zwar in ältester Zeit auf Grund der Menge eingelegter Species-Taler, seit dem Jahre 1710 auf Grund der Mark Banko. Diese war nichts anderes als ein bestimmter Gewichtsteil Reinsilber, jedoch haftete ihr die Eigentümlichkeit an, daß nicht etwa jede entsprechende Menge Silber als eine „Mark Banko" gezahlt und empfangen werden konnte und mußte, sondern durch den Akt des Einbringens in die Bank, des Abwägens vermittelst der amtlichen Bankgewichte und des Gutschreibens des erzielten Betrages wurde diese „hamburgische Währung", wie man es nannte, „kreiert".

Dieser kurze Überblick als Einleitung der vorliegenden Veröffentlichung soll nicht weiter auf die interessanten Einzelheiten der Tätigkeit der Hamburger Bank eingehen. Wünschenswert ist, daß eine nach modernen Gesichtspunkten bearbeitete umfassende Darstellung dieses Institutes von berufener Seite geschrieben wird. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen der Geld- und Valutaentwertung, nicht nur in Deutschland, sondern in den meisten Kulturstaaten, ist sehr vieles für die Praxis zu lernen aus der Jahrhunderte alten vielseitigen Erfahrung des Hamburger Instituts.

Eine starke Entwicklung des Hamburger Bankwesens trat etwa um die Mitte des vorigen Jahrhunderts ein. Die Ausdehnung des Handels, das Wachstum der Industrie, vornehmlich im deutschen Binnenlande, die Umwälzungen im Verkehrswesen legten auch in Hamburg den Gedanken der Gründung einer Diskontobank mit Noten-Emission nahe. Die Einführung eines imaginären Papierumlaufmittels an Stelle der als solide erachteten Reinsilber-Währung begegnete namentlich bei den älteren Mitgliedern der Kaufmannschaft starken Bedenken, und tatsächlich wurde — in einer Zeit starker Entwicklung des Notenbankwesens im übrigen Deutschland — in dem immer an Traditionen festhaltenden Hamburg der Gedanke zunächst wieder fallen gelassen. Bald jedoch setzte sich die Erkenntnis der Unzulänglichkeit des derzeit einzigen hamburgischen Bankinstituts machtvoll durch, und wiederum fand die Hamburger Kaufmannschaft den Mut zur Initiative und Durchführung. Im Jahre 1855 traten 7 Hamburger Handelshäuser zusammen und zeichneten das vorläufig einzuzahlende Kapital von 5 Millionen Mark Banko für eine Aktienbank mit Notenausgabe unter der Firma „Norddeutsche Bank". Namen und Zeichnungssummen werden auch heute noch mit Interesse gelesen:

J. C. Godeffroy	1 200 Aktien	M. 600 000	Banko
H. J. Merck & Co.	2 600 „	„ 1 300 000	„
Paul Mendelssohn-Bartholdy	2 200 „	„ 1 100 000	„
Ross, Vidal & Co.	400 „	„ 200 000	„
F. J. Tesdorpf & Sohn	1 000 „	„ 500 000	„
Ferdinand Jacobsohn	1 600 „	„ 800 000	„
Rob. Kayser	1 000 „	„ 500 000	„
	10 000 Aktien	M. 5 000 000	Banko

Der Senat stand dieser Neugründung durchaus ablehnend gegenüber; er vermochte ein Bedürfnis für eine Vermehrung des Papierumlaufs nicht anzuerkennen und verweigerte die Genehmigung. Die Handelskammer (damals Commerz-Deputation) prägte einen Satz, der auf die auch heute stark am Alten hängende hamburgische Eigenart paßt: „Es sei einleuchtend, daß bei den rasch aufeinander folgenden tief eingreifenden Umgestaltungen im Handels- und Geldwesen Ansichten, die vielleicht vor 10 Jahren als richtig und zeitgemäß galten, gegenwärtig nicht ohne weiteres noch einen Maßstab für die endgültige Beurteilung neuer Pläne geben".

Lebhafte Diskussionen in der Presse und vielfache Ausschußsitzungen brachten allmählich Klärung über die notwendig gewordene Reform des hamburgischen Geld- und Kreditwesens. Mitten hinein in die angeregtesten Debatten erfolgte überraschend am 21. Mai 1856 die Gründung eines Bankinstituts mit 20 Millionen Mark Banko Grundkapital, ohne Notenausgabe, ohne Staatsaufsicht, der „Vereinsbank". Diese Gründung beschleunigte die Arbeiten des provisorischen Komitees der Norddeutschen Bank, so daß sie im Oktober 1856 ihre Geschäfte eröffnen konnte, nunmehr auch unter Verzicht auf die Notenausgabe. Der fast gleichzeitige Geschäftsbeginn zweier Hamburger Großbanken wurde von Anfang an nicht als lästige Konkurrenz empfunden, sondern brachte frische aufbauende Arbeit in das Hamburger Handels- und Wirtschaftsleben. Das Betätigungsfeld war weit; der Hamburger Handel mit seinem traditionellen Expansionsdrang wies Richtung und Ziel; die alleinige Bindung an die „Hamburger Bank" an die in den Kellern aufbewahrten Barguthaben, war fortgefallen, so daß eine größere Einstellungsmöglichkeit auf die Bedürfnisse des Handels vorlag. Ergänzend sei darauf hingewiesen, daß das Bank-Gründungsjahr 1856 wirtschaftlich einen besonderen Höhepunkt darstellt. Zwei Zahlenreihen seien hier genannt.

Die Hamburger Seeschiffe hatten an Zahl und Tragfähigkeit rasch zugenommen: Man registrierte

Anfang	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit in Commerzlasten (a 6000 Pfd.)
1848	243	21 826
1850	286	27 351
1854	408	42 565
1857	468	57 639

Ende 1856 verzeichnete man dabei bereits 17 Seedampfschiffe gegen 11 im Vorjahr, darunter je 2 große transatlantische für die Fahrt nach Nordamerika und Brasilien.

Es betrug die Ein- und Ausfuhr in Hamburg dem Werte nach zusammen:

1846	558 Millionen Banko-Mark
1850	667 „ „ „
1855	1036 „ „ „ .

Das ergibt in 10 Jahren fast eine Verdoppelung.

Es berührt uns in der gegenwärtigen Generation, die wir an die weitgehende Publizität unserer Geldinstitute gewöhnt sind, eigenartig, daß erst in der Jahresversammlung „Eines Ehrbaren Kaufmanns" im Krisenjahr 1857 die nachdrückliche Forderung aufgestellt wurde, die Banken sollten regelmäßig Bericht erstatten über ihren Geschäftsgang und die bei ihnen vorhandenen Barvorräte.

Viele Sorgen machten der Hamburger Kaufmannschaft damals wie heute wieder die Frage der Valuta, damals im Sinne der Hamburger Bank-Valuta. Schon derzeit beschäftigte sich der deutsche Handelstag mit dem noch in weiter Ferne liegenden Problem der Schaffung von einheitlicher Münze, Maß und Gewicht für ganz Deutschland. Damit ward der Anfang gemacht mit der Aufhebung einer bis vor Jahresfristen nicht mehr vorstellbaren Verworrenheit im Geldverkehr und mit der Beseitigung der auf der Basis des ungemünzten Feinsilbers beruhenden Hamburger Bank-Valuta. Allerdings nur ein theoretischer Anfang. Auch hier wieder trat eine starke Neigung zum Beharren bei alten liebgewordenen Zuständen in die Erscheinung. Erst mußte die politische Einheit Deutschlands errungen sein, ehe die Münzeinheit hergestellt werden konnte. Auch damals schon gab es eine „vom hamburgischen Kaufmanns-Konvent zur Prüfung der Valuta-Frage niedergesetzte Kommission", die eingehende Beratungen angestellt hat über die Hamburger Valuta-Frage; aber zur Lösung gebracht wurde dieses wirtschaftliche Problem erst durch die Schaffung der Grundlage, d. h. der Reichseinheit. Sehr bald nach der Reichsgründung schritt die Reichsleitung zur Herstellung des einheitlichen Münzwesens auf der Grundlage der Goldwährung, wodurch unmittelbar die auf Reinsilber lautende Hamburger Bank-Valuta endgültig ausschied.

Im Gebäude der alten Hamburger Bank wurde am 1. Januar 1876 eine Reichsbankhauptstelle eingerichtet; damit wurde eine alt-hamburgische Einrichtung, die mehr als ein Vierteljahrtausend vornehmlich der Kaufmannschaft der Vaterstadt gedient hat, in neue Form hinübergeführt. Mit diesem Übergang begann in gewissem Sinn eine Beschränkung des Geschäftsverkehrs der Nachfolgerin, obgleich an dieser Stelle mit Befriedigung darauf hingewiesen sein mag, daß auch die Reichsbankhauptstelle in Hamburg der Eigenart des Hamburger Warenhandels, vornehmlich im Wechsel-Verkehr, allen Umfangs Rechnung getragen hat.

Wieder einmal hatte es sich erwiesen, daß man in unserer Vaterstadt zwar gern am bewährten Alten festhält, aber doch nicht blind ist für die Notwendigkeiten der in steter Entwicklung fortschreitenden Zeit, und das als wünschenswert Erkannte mit ganzer Tatkraft aufgreift.

Es ist ein typischer Charakterzug Hamburgs, daß durch den regen Auslands-Besuch und -Aufenthalt der nachwachsenden Generation eine ständige Befruchtung der leitenden Wirtschaftskreise erfolgt. Kluge, weitsichtige Heranziehung des Nachwuchses zu Arbeit und Verantwortung hat immer eine glückliche Mischung ergeben, aus der gerade in schweren Zeiten die Persönlichkeiten der Tat erwuchsen.

Als wichtigstes Erbe übernahm die Reichsbank das wohlausgebildete Girosystem der alten Hamburger Bank, ein System, dessen Bedeutung und Brauchbarkeit an keinem Platz Deutschlands so früh erkannt und so allseitig angewandt war wie in Hamburg. Bis zum Detaillisten und kleinen Handwerker hat man sich in unserer Vaterstadt daran gewöhnt, Zahlungen nicht durch Bargeld zu begleichen, sondern durch Bankabschreibung auf Bankkonto zu erledigen. Es mag auch hierbei die Tradition in Hamburg mitspielen, in sofern zwischen Lieferanten und Abnehmer ein oft Generationen überdauerndes Vertrauensverhältnis zu herrschen pflegt, aber von diesem engsten Kreis aus liefen die Richtungen weiter und weiter und rundeten sich zu einem fast lückenlosen System bargeldloser Zahlungen, dessen volkswirtschaftlich vorbildliche Bedeutung erst jetzt unter den obwaltenden Finanzschwierigkeiten voll erkennbar in die Erscheinung trat.

Der Hauptaufgabe Hamburgs als Vermittlerin des Ein- und Ausfuhrhandels entsprechend, erweiterte sich schnell der Kreis der Banken und Bank-Niederlassungen am hiesigen Platze.

1870 verzeichnen wir die Gründung der Commerz- und Disconto-Bank (heute Commerz- und Privat-Bank). 1872 errichtete als erste unter den Berliner Banken die Deutsche Bank die Hamburger Niederlassung; im Jahre 1892 folgte die Dresdner Bank, 1896 die Mitteldeutsche Privatbank, 1912 die Darmstädter Bank.

Zu erwähnen ist endlich noch die Gründung der Hypotheken-

Seefahrtsschule

Elbtunnel

Deutsche Seewarte

13 - St. Pauli-Landungsbrücken



14 - Freihafen-Lagerhäuser

bank in Hamburg im Jahre 1871, die, ihren Ursprung vornehmlich Hamburger Initiative verdankend, heute an erster Stelle unter den Hypothekenbanken Deutschlands erscheint.

Das starke Übergewicht des Auslands- und Überseegeschäfts in Hamburg leitete den Zahlungsverkehr mit überseeischen Ländern in den Tätigkeitsbereich der Hamburger Banken und Bankniederlassungen, und führte folgerichtig schnell zu der Verwirklichung der Gründung eigener selbständiger überseeischer Bankinstitute. Diese Bemühungen sind durch die Initiative einzelner Banken in die Tat umgesetzt. Von Hamburg aus sind folgende überseeische Bankinstitute gegründet worden:

1. Brasilianische Bank für Deutschland: Norddeutsche Bank in Gemeinschaft mit der Direktion der Diskonto-Gesellschaft, Berlin. Sitz Hamburg. Zweigniederlassungen: Rio de Janeiro, Santos, Sao Paulo und Porto Alegre.

2. Bank für Chile und Deutschland: Norddeutsche Bank in Gemeinschaft mit der Direktion der Disconto-Gesellschaft, Berlin, Sitz Hamburg. Zweigniederlassungen: Valparaiso, Santiago, Concepcion, Temuco, Antofagasta, Victoria und Valdivia.

3. Deutsch-Asiatische Bank: sämtliche D.-Banken in Verbindung mit anderen Bankhäusern unter Führung der Direktion der Diskonto-Gesellschaft. Sitz in Shanghai. Zweigniederlassungen: in Berlin, Calcutta, Hankow, Canton, Hongkong, Peking, Tientsin, Tsinanfu, Tsingtau, Yokohama, Kobe, Singapore.

4. Deutsche Afrika-Bank: Norddeutsche Bank in Gemeinschaft mit der Direktion der Diskonto-Gesellschaft. Zweigniederlassungen in Swakopmund, Windhuk, Lüderitzbucht.

Ergänzend sei hier erwähnt, daß von Berlin aus die Gründung folgender überseeischer Banken erfolgte, deren hamburgische Zweigniederlassungen ebenfalls wirksam zur Unterstützung des Hamburger Ein- und Ausfuhrhandels eingegriffen haben:

Deutsche Überseeische Bank; Deutsche Bank. Sitz Berlin. Zweigniederlassungen: Hamburg. Barcelona, Madrid, Bahia Blanca, Buenos Aires, Córdoba, Mendoza, Rosario de Santa Fé, La Paz, Oruro, Antofagasta, Concepcion (Chile), Iquique, Santiago de Chile, Temuco, Valdivia, Valparaiso, Arequipa, Callao, Lima, Montevideo,, Rio de Janeiro, São Paulo.

Deutsch-Südamerikanische Bank: Dresdner Bank in Gemeinschaft mit Nationalbank für Deutschland und A. Schaaffhausenschen Bankverein. Sitz Berlin. Zweigniederlassungen: Hamburg, Mexiko, Torreon, Buenos Aires, Valparaiso, Santiago, Rio de Janeiro.

Deutsche Orientbank: Dresdner Bank, A. Schaaffhausenscher Bankverein, Nationalbank für Deutschland. Sitz Berlin. Zweigniederlassungen: Hamburg, Konstantinopel, Brussa, Mersina, Adana, Adrianopel, Aleppo.

Deutsch-Westafrikanische Bank: Dresdner Bank. Sitz Berlin. Zweigniederlassungen: Hamburg, Duala, Lome.

Daneben haben in Hamburg als dem Hauptsitz des deutschen Ein- und Ausfuhrhandels fremdländische Banken eine Rolle gespielt. Ihre Tätigkeit vor dem Kriege beschränkte sich naturgemäß vornehmlich auf die Ausführung der ihnen von ihren heimatlichen Instituten und deren Filialen zugeführten Geschäfte. Sie haben aber auch im Wege der Finanzierung des Ausfuhrhandels hier befruchtend auf das kaufmännische Leben gewirkt.

Vor dem Kriege unterhielten folgende ausländische Banken in Hamburg Niederlassungen:

die Hongkong & Shanghai Banking Corporation,
die Chartered Bank of India, Australia & China,
die Bank of British West-Africa Ltd.,
die Standard Bank of South Africa Ltd.,
die Anglo-South-American Bank Ltd.,
der Banco Español del Rio de la Plata,
die Banque d'Athènes.

Von diesen Niederlassungen hat nur der Banco Español del Rio de la Plata den Betrieb während der Kriegsjahre aufrechterhalten; die englischen Bankniederlassungen sind noch nicht wieder aktiv in Erscheinung getreten. Neu hinzugekommen ist nach dem Kriege die Yokohama Specie Bank Ltd., die kürzlich eine eigene Niederlassung hier errichtete. Weitere Niederlassungen auswärtiger Banken am hiesigen Platze scheinen bevorzustehen. Es mag für manchen betrübend sein, aus der neu beginnenden Entwicklung der Niederlassungen auswärtiger Banken am hamburgischen Platze wie auch in anderen Teilen des Deutschen Reiches ein Zeichen der gewaltsamen Überfremdung Deutschlands zu erkennen. Rein sachlich betrachtet, gehört diese Erscheinung nicht zu dem Schwersten, was das Schicksal dem Vaterlande auferlegt hat. Fremde Arbeit und fremde Hilfsmittel können befruchtend wirken, wenn eigene Tatkraft und klare Erkenntnis bei uns vorherrschend bleiben. Nicht rückwärts blicken auf das, was hätte sein können, sondern vorwärts in die alte bekannte Bahn weltweiter Arbeit zu eigenem Nutzen! Das ist immer Hamburger Eigenart gewesen.

Wenngleich die überall im modernen Kulturleben gleich gelagerten Bedürfnisse des Güteraustausches im Bankwesen zu einer gewissen Uniformierung führten, so zeichnet sich im Hamburger Bankwesen doch unverkennbar die übersee gerichtete Tendenz ab. Dem Hamburger Ein- und Ausfuhrhandel zu dienen, war von jeher die als dringend erkannte und erfüllte Aufgabe der Banken. In gleichem Sinne arbeiteten und arbeiten heute noch eine ganze Reihe von Privatbank-Firmen, geleitet von Männern von hoher wirtschaftlicher und geistiger Bedeutung, deren Namen innerhalb

Hamburgs zu den besten zählten und die weit über die Grenzen der Vaterstadt hinaus zu Weltruf gelangt sind. Diese Firmen haben, wie es die allgemeinen Geschäfte des Bankwesens überhaupt bekunden, vielfach in ihrem Ursprung sich erst allmählich von der des eigentlichen Kaufmanns, d. h. des dem Warenhandel Beflissenen gesondert; noch im 18. Jahrhundert findet man beide Zweige eng verschwistert bei ihnen, woraus es sich erklärt, daß gerade sie es gewesen sind, die auf dem Gebiete des Überseehandels auch finanziell eingegriffen haben. Einzelne der Firmen älteren Datums nennen, heißt hier schon ein für jeden Kundigen vorstellbares Bild zeichnen:

L. Behrens & Söhne; Joh. Berenberg, Goßler & Co.; Conrad Hinrich Donner; Münchmeyer & Co.; Hesse, Newman & Co.; Nottebohm & Co.; Schröder Gebrüder & Co.; Johannes Schuback & Söhne; M. M. Warburg & Co.

Ein Rückblick auf die Geschichte dieser Firmen zeigt, wie eng die Hamburger Kaufmannschaft mit dem Bankwesen der Vaterstadt von jeher verbunden gewesen ist. Wie schon im Verlaufe dieser Niederschrift ausgeführt, erscheint mancher Name bei der Gründung der Hamburger Bankinstitute im verflossenen Jahrhundert; das enge Zusammenarbeiten der Privatbankfirmen mit den Bankinstituten einerseits und mit der Kaufmannschaft im allgemeinen andererseits gibt auch heute noch dem Hamburger Bankwesen das Gepräge, das dem Hamburger Handel volles Verständnis für die Eigenart seines Geschäfts sichert und in der Vergangenheit wie auch in der Zukunft Kraft und Leistungsfähigkeit verbürgt.

Der zur Verfügung stehende begrenzte Raum ermöglicht es nicht, in der vorliegenden Gesamtdarstellung ein Bild der Tätigkeit der einzelnen Bankinstitute zu geben. Ziffernmäßig seien für die wirtschaftlichen Leistungen des Hamburger Bankwesens dem Fernerstehenden nur die Zahlen vor Augen geführt, die der Abrechnungsverkehr der dem Clearing angeschlossenen Banken in den Jahren 1910—1913 aufweist (nach der von der Reichsbank herausgegebenen Übersicht):

Jahr	Stückzahl	Summe
1910	7 004 426	M. 20 960 070 000
1911	7 403 266	„ 23 121 076 000
1912	7 990 791	„ 25 895 229 000
1913	8 231 544	„ 26 658 603 000

Schon aus diesen Ziffern wird sich jedem unbefangenen Beurteiler die Erkenntnis aufdrängen, daß Hamburgs Bankwesen für den gesamten Handel einen Hauptfaktor darstellt.

Zusammenfassend kann im Hinblick auf die Zukunft gesagt werden, daß das Hamburger Bankwesen wohlerfahren und wohlgerüstet ist, um den schwierigen Aufgaben der Wiederaufrichtung

des Hamburger Wirtschaftslebens volle Unterstützung zu Teil werden zu lassen. Für jeden, der unter dem Drucke der Gegenwart Sorgen und Zweifel hat, kann ein Rückblick in die Jahrhunderte alte Geschichte des Hamburger Bankwesens eine Quelle der Lehre und Aufrichtung werden. Es sei nur erinnert an die wohlbekannten Wirtschaftskrisen vergangener Jahrhunderte, an die Zeit der 7jährigen Franzosenherrschaft in Hamburg anfangs vorigen Jahrhunderts, an die Nacht vom 4. auf den 5. November 1813, in welcher infolge des Raubes der Hamburger Bank durch die Franzosen der völlige Zusammenbruch der finanziellen Kraft des Platzes unvermeidbar schien. Zähe Beharrlichkeit, unbeirrbare Tatkraft und gesunder innerer Kern waren im mer Merkmale des Hamburger Bankwesens vom ersten Anfang an durch alle Zeitläufe hindurch. Das ist auch heute das prägnante Merkmal des Hamburger Bankwesens und schließe, als Geleitwort in die Zukunft, die vorliegende Ausführung.

VOLKSKULTUR IN VERGANGENHEIT UND GEGENWART

VON PROF. DR. OTTO LAUFFER, DIREKTOR DES MUSEUMS FÜR HAMBURGISCHE GESCHICHTE

Es war im Jahre 1569, da schrieb in der Stadt Nürnberg der Schuhmacher und Poet Hans Sachs, zum Teil vielleicht in Erinnerung an die weiten Wanderfahrten der eigenen Handwerksgesellenzeit, ein Spruchgedicht mit dem Titel: „Contrafactur Hamburg, der namhaften stat in Sachsen an der Elb, samt irem pistum und regiment". Unter Bezugnahme auf Albert Krantz, den Geschichtsschreiber des Nordens, der als Syndicus des Rates und Dekan des Domkapitels im Jahre 1517 in der Vaterstadt Hamburg gestorben war, gibt Hans Sachs in jenem Gedicht einen kurzen Abriß der Geschichte Hamburgs, so wie sie sich dem 16. Jahrhundert darstellte. Er erzählt, wie in einem frühgeschichtlichen Kriege zwischen Sachsen und Dänen die Entscheidung durch einen Zweikampf ausgetragen sei, wie der Kämpfer der Sachsen Hamon den dänischen Gegner besiegt und so den Krieg für sein Volk gewonnen habe, und wie er zum Danke dafür mit einer Burg an der Elbe beschenkt sei, die nach ihm hinfort den Namen Hamburg, Hamonia, führte.

Von dieser auch sonst häufig begegnenden aber natürlich durchaus auf gelehrter Erfindung beruhenden Ursprungssage ausgehend berichtet Hans Sachs dann, was den geschichtlichen Tatsachen wirklich entspricht, wie Karl d. Gr. in Hamburg ein Bistum unter dem Priester Heridag begründen wollte und wie dieser Plan erst unter Ludwig dem Frommen durch Ansgar, den zum Erzbischof ernannten Bekehrer des Nordens, ausgeführt wurde, wie Hamburg von den wiederholt in das Heidentum zurückfallenden Dänen und Wenden mehrfach zerstört wurde und wie die Stadt auch im Jahre 1072, dem Todesjahre des großen Erzbischofs Adalbert, diesem Schicksal noch einmal verfiel, so daß nunmehr die Verlegung des Erzbistums von Hamburg nach Bremen erfolgte, wo es seinen Sitz bis zu seiner Auflösung behalten hat.

Was Hans Sachs also besang, das ist nur die Frühgeschichte Hamburgs, die Geschichte der erzbischöflichen Zeit der ersten zwei und einhalb Jahrhunderte der Stadtgeschichte. Hätte er vollständig sein wollen, so hätte er weiter berichten müssen, wie seit dem Beginn des 12. Jahrhunderts die Schauenburger Grafen in der unter ihrer Pflege neu erblühenden Stadt für annähernd anderthalb Jahrhunderte an Stelle der Erzbischöfe die Führung übernahmen, wie Adolf IV. von Schauenburg mit seinen Verbündeten im Jahre 1227 in der Schlacht bei Bornhöved die rechtselbische Vormachtstellung des Deutschtums gegenüber dem Dänen-

tum für die Folgezeit dauernd entschied, und wie auf dieser völkischen Grundlage seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts die zunehmende Selbständigkeit der Hansestadt Hamburg schon im ausgehenden Mittelalter sich entwickelte.

Als Hans Sachs im Jahre 1569 die „namhafte Stadt in Sachsen an der Elb" besang, da war Hamburgs voller Aufstieg zum Vorort Niederdeutschlands erst recht in der Entwickelung begriffen, da begann es erst die alte Führerin der Hanse, Lübeck, entscheidend zu überflügeln; aber es hat seitdem nicht einmal mehr eines vollen Jahrhunderts bedurft, da stand Hamburg, geschützt von den am Anfang des 30jährigen Krieges ausgeführten gewaltigen Festungswerken, als die Krone deutscher Städtekultur unter allen Städten Deutschlands unerreicht da. In ihrer Ausdehnung auf das Doppelte vermehrt, an Einwohnerzahl entsprechend angewachsen und an Macht und Ansehen in dauernd aufsteigender Entfaltung war die Stadt nun auch bei den Fürsten des Reiches in solcher Achtung, daß ein Mann wie der große Kurfürst sie geradezu als „vornehmes Emporium und Schlüssel des Reiches" bezeichnet hat. Dieses neue Hamburg ist es, das in seinem Bereiche der deutschen Kunst und Kultur des 18. Jahrhunderts eine Stätte sondergleichen bereitet hat, das mit seiner Geistesgeschichte die Namen Hagedorns, Lessings und Klopstocks und vieler anderer führender Männer der Literatur und der Wissenschaften verbunden hat. Dieses Hamburg suchte Napoleon, noch als sein Stern bereits im Sinken war, mit aller Gewalt in seiner Macht zu behalten. Dieses Hamburg aus Feindeshand zu befreien, hat in den Zeiten nationaler Erhebung Theodor Körner mit manchem seiner Kampfgenossen das Leben gelassen.

Abermals ein Jahrhundert ist seitdem abgelaufen. Die alten Wälle sind gefallen, und die moderne Großstadt hat sich, von der Elbe vorrückend, mit ihrem Riesenleibe um beide Ufer der weiten Alster gelegt, und selbst die Nachbarstädte Altona, Wandsbeck und Harburg hat sie wirtschaftlich mit in ihren Bereich gezogen. Die Häfen haben sich fast bis ins Unübersehbare geweitet, und bis zum Meere hinab ist das Bett der Elbe für die unendlich gesteigerten Ausmessungen neuzeitlicher Überseeschiffe freigemacht worden. Von einem gewaltigen wirtschaftlichen Gefüge gestützt, und belebt von dem seit Jahrhunderten entwickelten hansischen Unternehmungsgeiste der Kaufmannschaft ist Hamburg in den goldenen Zeiten deutscher Größe der erste Hafen des europäischen Festlandes gewesen. Künsten und Wissenschaften hat es opferwillig eine Stätte bereitet, und selbst nach dem unglücklichen Ausgange des Weltkrieges, in den Zeiten des tiefsten Falles, hat es dem deutschen Geistesleben durch die Gründung der hamburgischen Universität eine neue Pflegestätte der Wissenschaften und damit neue Möglichkeiten für den wiederbeginnenden Aufstieg zur Verfügung gestellt.

Diese an Wechselfällen aller Art, an schwersten Schicksalsschlägen und an glänzendsten Erfolgen so reiche und mehr als ein Jahrtausend alte Geschichte der Stadt muß man kennen, wenn man sich ein rechtes Bild von dem Volkstum der Bewohner machen, wenn man ihre völkische Kultur richtig beurteilen will. Die politische Geschichte der Stadt, ihre staatlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse bilden den Rahmen, in dem das hamburgische Wesen zu einer ausgeprägten und auch im Vergleich zu den übrigen deutschen Lebensformen deutlich erkennbaren Sonderart entwickelt ist.

Sächsischen Ursprungs ist der Kern der Bevölkerung. Er war es von Anbeginn, und auch die Hauptmasse der Zuwanderer, die die Stadt im Laufe der Jahrhunderte aus den niederdeutschen Landen an sich gezogen hat, ist von gleicher Volksart. Der Grundton hamburgischer Volkskultur wird dadurch bestimmt. Daneben aber ist doch auch mancher fremdstämmische und selbst mancher fremdvölkische Einschlag wirksam gewesen. Von dem rasch aufgesogenen Blute der an Zahl geringen Franken der Karolingerzeit kann man dabei ganz absehen. Aber schon im 12. Jahrhundert sind von dem Schauenburger Adolf II. Holländer, Friesen und Westfalen in nicht unerheblicher Menge als Deichbauer und Siedler ins Land gerufen, deren Nachkommen, zumal aus dem linkselbischen Altenlande, mit ihrer besonderen Erwerbsbegabung der Hamburger Kaufmannschaft auch später noch manchen rühmlichen Namen zugeführt haben. Ähnliche Zuwanderer sind bei dem großen Zuge nach dem Osten, der im 12. und 13. Jahrhundert zur Kolonisation der rechtselbischen Lande führte, schon in der festen Stadt zwischen Elbe, Bille und Alster zur Ruhe gekommen. Neben diesen westlichen Zuwanderern aus altgermanischen Landen muß aber ebenso auch mit solchen aus dem wendischen Osten schon seit dem hohen Mittelalter gerechnet werden, und wenn auch der Gegensatz gegen das Wendentum sich noch durch das ganze Mittelalter hindurch erhielt, und wenn auch noch darüber hinaus die Hamburger Handwerker niemanden in ihre Ämter und Zünfte aufnahmen, der nicht beschwören konnte, daß er kein Wende sei, so muß trotz alledem doch schon seit dem Mittelalter ein dauernder Zufluß wendischen Blutes aus Ostelbien stattgefunden haben. Die Lage Hamburgs nächst der alten Völkerscheide zwischen Deutschen und Wenden läßt darüber keinen Zweifel.

So umfangreich im ganzen aber diese Zuwanderungen auch gewesen sein mögen, im Wesen des hamburgischen Volkstums ist heute kaum mehr etwas davon zu spüren. Dieses läßt in all seinen Grundzügen die niederdeutsch-sächsische Art überall deutlich erkennen, in der starken Zurückhaltung, die dem Fremden ein inneres Nähertreten nur bis zu einer gewissen Grenze gestattet, in dem vorsichtig überlegenden Wesen, das die Entschlüsse oft

nur langsam reifen läßt, in dem Festhalten an überkommenen Formen, in der Neigung zum guten Leben, die die Freuden der Tafel zu schätzen weiß, in dem derben aber gutmütigen Witz, dem das leichte Gedankenspiel des oberdeutschen Humors meist verschlossen bleibt, in der ruhigen Selbstsicherheit des Auftretens, nicht minder aber auch in der Zuverlässigkeit und unbedingten Vertrauenswürdigkeit, die vor allem dem Hamburger Kaufmann seinen guten Namen in der Welt geschaffen hat.

Was an äußeren Einwirkungen im Laufe der neueren Jahrhunderte nach Hamburg hereingeströmt ist, das hat seine Einflüsse weniger auf das Volkstum als auf die Volkskultur ausgeübt. Im Jahre 1567 kamen aus England die „Merchant adventurers", die ihren Tuchstapel von Antwerpen nach Hamburg verlegten, und die im Laufe der nächsten Jahrhunderte, von ihrem „englischen Hause" aus, das Hamburger Handelsleben in mehr als einer Hinsicht beeinflußt haben. Gleichzeitig aber setzt 1567 für zwei Jahrzehnte die Zuwanderung portugiesischer Juden und vor allem holländischer Flüchtlinge ein. Der Ausbau des Hamburger Geld- und Wechselwesens, des Maklertums und der Assekuranz geht auf sie zurück, und besonders die Holländer haben zu den schon früher getriebenen Handwerken und Industrieen, unter denen im Mittelalter die Bierbrauerei und das Böttcherhandwerk eine sehr große Rolle spielten, weitere Zweige wie die Goldschmiedekunst, die Textilarbeit, die Färberei, Seidenweberei, Hutmacherei und Zuckerbäckerei zur Blüte gebracht oder ganz neu eingeführt. Ihr Einfluß mag auch der hamburgischen Gesamtkultur der Folgezeit mit den Einschlag gegeben haben, der auch heute noch im öffentlichen wie im häuslichen Leben in der peinlich durchgeführten Ordnung und Sauberkeit sich so wohltuend äußert.

Wenn später am Ende des 18. Jahrhunderts infolge der Revolution viele französische Flüchtlinge, begleitet von Belgiern und Holländern, dem öffentlichen Leben Hamburgs zeitweilig ein stark französisches Gepräge gegeben haben, so blieb das doch nur vorübergehend und ohne tiefergreifenden Einfluß. Viel stärker müssen die stillen, aber dauernden Einwirkungen bewertet werden, die die vielfachen und nahen Handelsbeziehungen zu England mit sich gebracht haben, während die seit dem 19. Jahrhundert zunehmend nach Hamburg strömenden „Überseer" immer als Fremde dem hamburgischen Volkstum gegenüberstehen und von diesem erst in dem etwa heranwachsenden jungen Geschlechte aufgenommen werden.

Wenn man demnach das hamburgische Volkstum und seine Kultur als ganzes übersieht, so ist es in seiner Zusammensetzung kein ganz einfaches Bild, das sich dem Auge bietet. Wie bei einem farbenreichen Gewebe die Kette, die dem ganzen Halt und Kraft gibt, von bunten Fäden mancherlei Art durchschossen wird, und

wie gerade in dieser vielgliedrigen Zusammensetzung sich der Reiz des Ganzen — unbeschadet der einheitlichen Wirkung — ergibt, so ist es auch hier. Der niederdeutsche Grundzug gibt dem hamburgischen Volkstum Wesen und Richtung, der fremde Einschlag gibt ihm die Vielgestaltigkeit und den schillernden Reiz, er dient dem Ganzen, ohne es zu beherrschen.

In dieser Eigenart liegt die Anziehungskraft, die die hamburgische Kultur ausübt, und die auch den Zuwandernden leicht in ihren Bann zwingt. In Hamburg leben heißt: schön leben und freudig leben. In Hamburg arbeiten heißt: frei arbeiten und großzügig arbeiten. Diesen Ruhm wird Hamburg allen Veränderungen der neuen Zeit zum Trotz behaupten; denn die im Blute begründeten Anlagen des Volkstums und die geschichtlichen Überlieferungen der Volkskultur lassen sich auch durch verlorene Kriege und durch Revolutionen nicht verwischen.

DIE WISSENSCHAFT

VON PROFESSOR DR. GEORG THILENIUS
REKTOR DER UNIVERSITÄT
DIREKTOR DES MUSEUMS FÜR VÖLKERKUNDE

Seit dem 31. März 1919 besitzt Hamburg eine Universität; Bibliotheken, Seminare, Institute, Museen und Krankenhäuser dienen dem akademischen Unterricht. Das ist weder alles zugleich, noch neu geschaffen worden, als ein Beschluß der Bürgerschaft die Hochschule ins Leben rief. Längst ehe die Handelsstadt auch zur Universitätsstadt wurde, besaß sie reiche und fleißige Stätten wissenschaftlicher Arbeit, und wenn die 22. Universität Deutschlands mit den älteren Schwestern alle wichtigen Züge der Organisation teilt und alle die Fächer, die für deutsche Universitäten wesentlich sind, so tritt sie in ihren Kreis doch mit festen Überlieferungen und bestimmten Zielen, die aus der Eigenart des Stadtstaates erwuchsen.

„Damit die hiesigen Bürgerkinder nicht so früh auf Akademien geschickt, sondern allhier fleißig exerciert würden, teils auch, damit, wenn die studierenden Jünglinge nach Akademien kämen, dieselben sich nicht lange mit Philosophicis aufhalten" wurde 1613 das Hamburgische Akademische Gymnasium errichtet. Gründliche Vorbildung und doch Zeitersparnis sind die praktischen Gesichtspunkte des Gymnasiums, an dem 4—6 Professoren unterrichteten. Mit der Entwicklung des Unterrichtswesens wurden diese Ziele hinfällig, das Hamburgische Gymnasium wuchs nicht wie in anderen Städten zur Universität auf, sondern verdorrte und ward 1883 aufgehoben. Aber es ist doch nur eine Form, die hier aufgelöst wurde.

Unberührt blieb die Stadtbibliothek, die, im 17. Jahrhundert aus Kirchen- und Klosterbibliotheken entstanden, besonders reich an wissenschaftlichen Werken des 16. und 17. Jahrhunderts ist und, systematisch ausgebaut, heute mit 925 Inkunabeln, 9100 Handschriften und rund 600 000 Bänden eine der größten Bibliotheken Deutschlands darstellt.

Auch die wissenschaftlichen Institute, die von den Professoren des Akademischen Gymnasiums zunächst für den Unterricht geschaffen, dann aber ihren eigenen wissenschaftlichen Arbeiten entsprechend gewachsen waren, blieben nicht nur erhalten, sondern vergrößerten und verzweigten sich.

Es ist kaum zu bezweifeln, daß das Aufblühen des Hamburger Handels mit seinen gewaltigen finanziellen Anforderungen manche Kreise den Verzicht Hamburgs auf wissenschaftliche Betätigung wünschen ließ; allenfalls wollte man die angewandte Wissenschaft

gelten lassen. Daß auch sie nur lebensfähig bleibt, wenn ihr die wissenschaftliche Forschung zur Seite steht, übersah mancher. Dem Bürgermeister Gustav Heinrich Kirchenpauer, J. U. D., der um seiner naturwissenschaftlichen Arbeiten willen 1876 den Ehrendoktor der Philosophie von der Universität Kiel erhielt und seit 1869 Präses der Unterrichtsbehörde war, gebührt das Verdienst der pfleglichen Fortbildung der Institute durch den Staat.

Aus dem physikalischen Kabinett des Gymnasiums ging zunächst 1837 das Chemische Staatslaboratorium hervor; bei der Auflösung des Gymnasiums wurde das Kabinett selbst zum Physikalischen Staatslaboratorium entwickelt, beide Laboratorien erhielten 1898 ein gemeinsames großes Gebäude. Es ist bezeichnend, daß diese Institute nicht auf die Forschung beschränkt blieben; dem chemischen wurden gerichtliche, polizeiliche, später auch zolltechnische Untersuchungen zugewiesen, dem physikalischen die amtlichen Prüfungen physikalischer oder technischer Instrumente und Einrichtungen, vor allem der elektrischen Meßgeräte. Da jedoch diese Aufgaben wiederum besondere Räume und Vorkehrungen erforderten, so hatte die Wissenschaft den Gewinn.

Günstigen Boden fanden von vornherein die Professoren der Naturlehre am Gymnasium, die Botaniker waren. Schon seit alten Zeiten ist ein dem Ratsapotheker unterstellter Garten zur Anzucht von Heilkräutern nachweisbar; im 18. Jahrhundert bestanden in Hamburg bereits Privatgärten, deren Besitzer mit Verständnis seltene Pflanzen zogen. Als Privatgarten eines Professors entstand auch 1822 der Botanische Garten, zwar auf Staatsgrund, aber aus laufenden privaten Beiträgen und durch den Verkauf von Pflanzen erhalten. Erst 1856 wurde er Staatsinstitut, und aus der Schenkung einer Sammlung an den Staat im Jahre 1879 entwickelte sich das botanische Museum. Beide Anstalten wuchsen rasch, aber wiederum waren es praktische Aufgaben, die sie über die rein wissenschaftlichen Arbeiten hinausführten: der botanische Garten hatte von Anfang an die für den Unterricht in den Schulen erforderlichen Pflanzen zu liefern und bedurfte dazu bald eines großen Geländes außerhalb der Stadt, während an das Museum ein botanisches Laboratorium für Warenkunde angeschlossen wurde, das 1891 eine Abteilung für Samenkontrolle, 1898 eine weitere für Pflanzenschutz erhielt. Wenig über ein Jahrzehnt später erstand in dem 9,4 ha großen botanischen Garten ein Neubau; er enthält das aus dem Botanischen Garten erwachsene Institut für allgemeine Botanik, das rein wissenschaftlichen Arbeiten dient, und das Institut für angewandte Botanik, das aus dem botanischen Museum und dem Laboratorium hervorging.

Das Akademische Gymnasium war während langer Zeit zwar

die einzige staatliche Einrichtung für die Pflege der Wissenschaft in Hamburg, aber nicht die einzige überhaupt. Die Professoren blieben im Zusammenhang mit früheren Schülern; unter den Akademikern, die in ihrer Vaterstadt wirkten, fanden sich in jedem Stande Männer, die neben ihrem Beruf ein wissenschaftliches Arbeitsgebiet mit Ernst und Sachkenntnis pflegten. Handel, Schiffahrt und Gewerbe erkennen Wert und Bedeutung wissenschaftlichen Lebens; Privatsammlungen von Büchern, kulturgeschichtlichen Denkmälern, naturwissenschaftlichen Gegenständen entstehen. Auch ein großes Institut verdankt sein Werden privater Initiative Neben den Professoren des Gymnasiums, die astronomische Beobachtungen machten, besaßen schon im 18. Jahrhundert Privatleute kleine Sternwarten. Ein Oberspritzenmeister, der sich aus Liebhaberei mit der Anfertigung astronomischer Instrumente beschäftigte, erbat 1802 vom Staat einen Platz für ein Observatorium; zu gleicher Zeit hatte ein Lehrer der Navigationsschule eine Privatsternwarte errichtet. Sie erreichten den Bau einer staatlichen Sternwarte, die 1821 in Hamburg begründet, wissenschaftliche Aufgaben verfolgte und den Zeitdienst übernahm, 1909 mit ihrer großen Bibliothelk und einer reichhaltigen Sammlung von Instrumenten nach Bergedorf in den Neubau verlegt wurde. Die umfangreiche Anlage ist mit ihren neuen Instrumenten eine der ersten Sternwarten Deutschlands. Ähnlich der Sternwarte entstand auch die Hauptstation für Erdbebenforschung am Physikalischen Staatslaboratorium.

Außer den Privatleuten, die ihre Muße gelehrten Beschäftigungen widmeten, waren die Berufsvereinigungen und wissenschaftlichen Vereine die Träger wissenschaftlicher Betätigung.

Neben der Stadtbibliothek steht als größte öffentliche Büchersammlung die Commerzbibliothek, die, 1735 von der Kaufmannschaft begründet, von der Handelskammer verwaltet wird und vor allem Staats- und Handelswissenschaften, Schiffahrtskunde, neuere Geschichte, Geographie und Reisen pflegt.

Gemeinsam mit der bremischen veranlaßte die hamburgische Handelskammer 1868 die Einrichtung eines nautisch-meteorologischen Instituts in Hamburg, der „Norddeutschen Seewarte", die von den beteiligten Kreisen unterhalten wurde; 1875 ging sie als „Deutsche Seewarte" auf das Reich über und wurde der kaiserlichen Admiralität unterstellt. Meteorologie, Hydrologie, Nautik sind die wichtigsten Gebiete ihres Wirkens, und wenn sie ursprünglich als Institut für angewandte Wissenschaft geplant war, so haben doch ihre Gelehrten auch die Forschung um der Forschung willen betrieben und damit die Seewarte den hamburgischen wissenschaftlichen Anstalten gleichgestellt.

Aus privater Anregung entstand 1765 die „Hamburgische Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe (Patriotische Gesellschaft)", die 1868 bei der Gründung des

Museums für Kunst und Gewerbe wesentlich mitwirkte und deren Bibliothek besonders Werke über technische Wissenschaften sammelt; 1816 entstand ein Ärztlicher Verein, der gleichfalls eine große Bibliothek besitzt; unter den zahlreichen wissenschaftlichen Vereinen ist die Mathematische Gesellschaft schon 1890 begründet worden; einen wesentlich größeren Kreis umfaßt die Geographische Gesellschaft, die eigene Forschungsexpeditionen aussendet, ebenso der Naturwissenschaftliche Verein und der Verein für hamburgische Geschichte, denen der Aufbau zweier Museen zu danken ist.

Bis in das 19. Jahrhundert hinein hatte der Staat durch Vermächtnisse und Geschenke neben Büchern, Instrumenten, Kunstgegenständen, Münzen usw., auch naturwissenschaftliche Sammlungen mancherlei Art erhalten, und alle diese verschiedenartigen Dinge verwahrte herkömmlich die Stadtbibliothek. 1837 entstand der Naturwissenschaftliche Verein, dessen Mitglieder eine Sammlung zusammenbrachten, deren Erhaltung und Verwertung die Kräfte des Vereins überstieg. Nach längeren vergeblichen Verhandlungen gelang es endlich 1843, diese Sammlungen mit denen des Staates zu verschmelzen und dem so begründeten staatlichen Naturhistorischen Museum eine eigene Verwaltung zu geben. Acht Bürger, die „Männer vom Fach" sein sollten, wurden zur Hälfte von der dem Akademischen Gymnasium vorgesetzten Behörde und von dem Naturwissenschaftlichen Verein gewählt; jedes Mitglied hatte ehrenamtlich die Fürsorge für eine bestimmte Abteilung des Museums zu übernehmen, für die freilich nur spärliche Mußestunden frei waren. Trotzdem wuchs das Museum rasch dank zahlreichen Schenkungen; 1882 erhielt es schließlich einen Fachmann als Direktor und 1883 ein eigenes Gebäude. Hier entwickelte es sich zum Zoologischen Museum, dem zweitgrößten Deutschlands. Sein Arbeitsgebiet ist vor allem die Tiergeographie, und nach seiner Lage in der größten See- und Handelsstadt Deutschlands wird besonders die Tierwelt des Meeres gesammelt, die auch auf eigenen Sammelreisen studiert wurde. 1910 erhielt es eine fischereibiologische Abteilung mit der Aufgabe, die Biologie der Nutzfische und ihre Fischerei zu erforschen. Die mineralogisch geologische Abteilung des Museums wurde 1907 zum mineralogisch-geologischen Institut umgestaltet und einem eigenen Direktor unterstellt, das in seiner geologischen Abteilung reiche Bestände aus Südafrika, Südamerika, Ostasien besitzt, auf Grund des großen Bohrarchivs über den Untergrund Hamburgs und seiner Umgebung Auskunft erteilt, auch alle Tiefseeproben der deutschen Vermessungsschiffe verwahrt.

Aus dem Naturhistorischen Museum ging auch ein kulturgeschichtliches Museum hervor. 1850 ist eine ethnographische Sammlung im Entstehen, sie befindet sich eine Weile in der Obhut der Stadtbibliothek, wird darauf dem Naturwissenschaftlichen

Verein übergeben, der sie wesentlich fördert, und verwandelt sich weiter in das „Kulturhistorische Museum", das schließlich zum Museum für Völkerkunde wurde. Die Verwaltung führten Liebhaber, später eine Kommission, „als deren Vollzugsorgan der Vorsteher des Museums fungiert". Mit den naturwissenschaftlichen Sammlungen kamen auch diese in das Naturhistorische Museum, freilich als Fremdkörper. Sie wuchsen langsam, und erst 1904 brachte die Berufung eines Direktors, die Bewilligung eines Neubaues und großer laufender Mittel die Organisation des Betriebs und die rasche Entwicklung der Bestände, die sich im Laufe eines Jahrzehnts verfünffachten. Sie umfassen Denkmäler primitiver Völker einschließlich der primitiven Schichten der Europäer und sind auf eine Studien- und eine Schausammlung verteilt, welch' letztere als erste in Deutschland eine Allgemeine Abteilung enthält.

Wenige Jahre nach dem Naturwissenschaftlichen Verein überwies auch der altangesehene Verein für hamburgische Geschichte seine Sammlungen dem Staat. Ihre wissenschaftliche Stellung war nicht von wechselnden Anschauungen abhängig wie die der völkerkundlichen, und gerade sie waren den Bürgern wert, deren Heimat die Hansestadt ist. Das ursprünglich „Sammlung hamburgischer Altertümer" genannte Museum für hamburgische Geschichte kam als letztes der Museen 1908 unter fachmännische Leitung und bezog 1920 den eigenen Neubau, in dem die kulturgeschichtliche Entwicklung Hamburgs dargestellt wird unter der Gruppierung: Topographie, Haus-, Staats- und Gemeinde-, Kriegs-, kirchliche Altertümer, während die volkskundliche Abteilung sich über das niederelbische Gebiet im Kulturbereich Hamburgs erstreckt.

Daß naturwissenschaftliche Anstalten aus kleinen Anfängen entstehen, daß verschiedenartige Sammlungen zunächst in einer Bibliothek zusammenfließen, dann sich differenzieren und zu selbständigen Instituten heranwachsen, endlich eigene den besonderen Bedürfnissen angepaßte Gebäude erhalten, ist eine Entwicklung, die sich vielfach wiederholt. Nicht gewöhnlich aber ist die starke und nachhaltige Beteiligung des Bürgertums an der Entstehung und dem Ausbau; sie beruht in gleichem Maße auf seiner Bildung wie auf dem Gemeinsinn, der auch die Ergebnisse der außerberuflichen Arbeit der Vaterstadt zum gemeinen Nutzen zuwendet. Mit diesem Gemeinsinn der Gelehrten und Liebhaber konnte auch der Staat rechnen, wenn er bis über die Mitte des vorigen Jahrhunderts hinaus nur zögernd die wissenschaftlichen Bestrebungen förderte. Der Stadtstaat hatte um seine Selbständigkeit nach außen zu ringen, die Franzosenzeit, Handelskrisen, später die großen finanziellen Anforderungen, die Handel und Schiffahrt stellen mußten — alles das sind Gründe genug, um zu erklären, daß der Staat die Wissenschaften nicht in dem Maße berücksichtigen konnte, wie es ihre Vertreter wünschten. Beide Teile

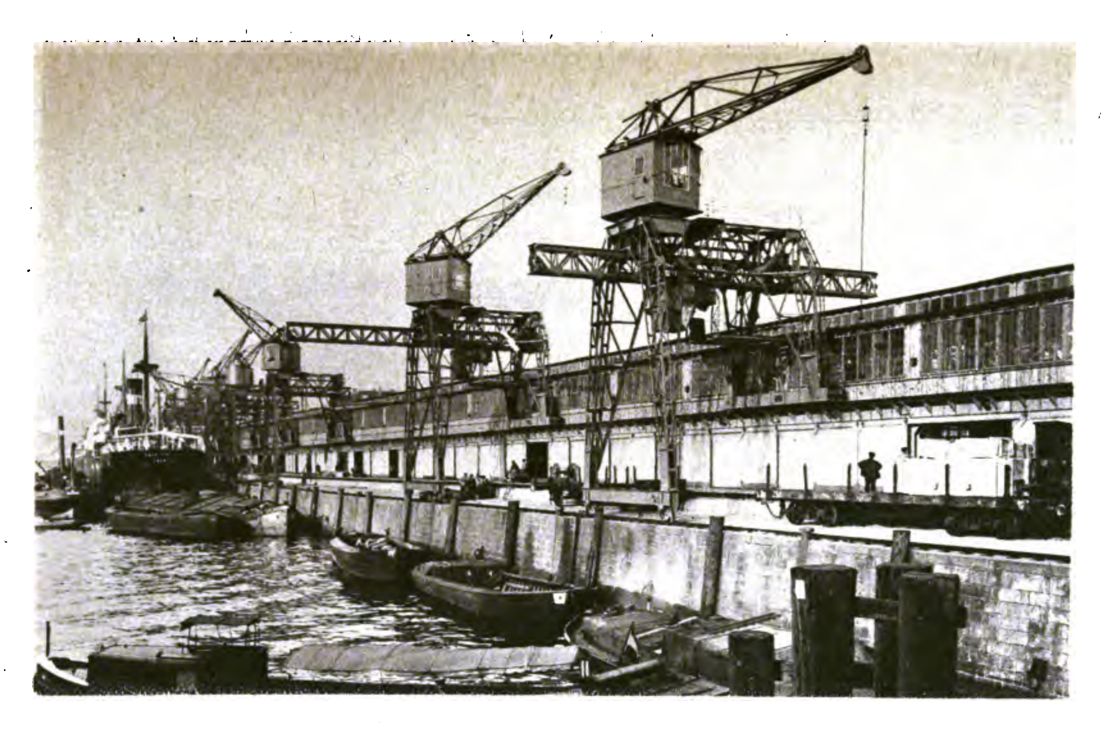
wußten auch, daß die Übernahme einer Anstalt oder Sammlung durch den Staat gewiß deren größte Sicherung bedeutete, aber auch der Ausgangspunkt für eine rasche Entwicklung werden konnte, die in ihren Folgen nicht zu übersehen war. So schuf man Zwischenformen; Hergabe von Grund und Boden oder Räumen, auch laufende Beiträge auf seiten des Staates, nebenamtliche und ehrenamtliche Tätigkeit auf der anderen Seite. Solche Halbheiten können eine Weile erträglich sein, jede wissenschaftliche Anstalt aber wird erst zur Blüte gelangen, wenn ihr ein Fachmann seine ganze Kraft widmet, der bei freiester Bewegung die volle Verantwortung für alle seine Maßnahmen hat, aber auch gestützt auf staatliche Mittel weitausblickende Pläne durch längere Zeit verwirklichen kann. Diese notwendige Verwaltungsform wurde denn auch allmählich für alle Institute erreicht. Der Weg dahin führte über Verwaltungskommissionen, in denen der nebenamtliche Leiter, später der Direktor Sitz und Stimme hatte; schließlich wurden die Verwaltungskommissionen aufgegeben oder für einzelne Museen praktisch in Beiräte umgewandelt, die den Direktor mit den seinem Fache nahestehenden Bürgern und mit Behörden in Verbindung hielten und erst dadurch von vollem Werte für die Anstalt wurden. Den Vorsitz in solchen Kommissionen führte der Präses der Behörde, die sämtliche Anstalten umfaßte. Einst stand das Akademische Gymnasium unter dem Scholarchat, später wurden die Institute der Oberschulbehörde unterstellt, die aber eine eigene Sektion für die wissenschaftlichen Anstalten bilden mußte, da die untereinander völlig verschiedenartigen Institute ihrem Wesen nach mit den Schulen überhaupt nichts zu tun hatten.

Die Wissenschaftlichen Anstalten spiegeln natürlich in ihren Wachstum den wirtschaftlichen Aufschwung Hamburgs wider. Als der Staat die von Vereinen oder Privaten geschaffenen Einrichtungen übernahm, bedachte er sie und die älteren Institute mit immer steigenden Mitteln, so daß sie mit diesen und den von jeher gespendeten privaten Zuwendungen auch etwa früher Versäumtes ausgleichen und mit ihren Sammlungen, Bibliotheken und Arbeitsmitteln den Umfang und Wert erreichen konnten, der sie heute auszeichnet. Von 1883 an entstanden die großen Neubauten, denen schon Erweiterungen folgen mußten. Denn die steigende Beteiligung Hamburgs am Welthandel brachte den Instituten neue und größere praktische Aufgaben, vor allem aber ausgedehnte Forschungsgebiete und leichten Zugang zu den ausländischen Quellen von Sammlungen jeder Art. Nur eine wachsende Zahl von Mitarbeitern vermochte die Aufgaben zu bewältigen; was die Institute an wissenschaftlichen oder praktischen Ergebnissen leisteten, berichtet das seit 1884 erscheinende Jahrbuch der Wissenschaftlichen Anstalten mit seinen zahlreichen Beiheften, zeigen aber auch die langen Reihen der Veröffentlichungen der wissenschaftlichen Vereine und Gesellschaften, an denen die Gelehrten der Institute mitarbeiten.

War das Akademische Gymnasium eine wichtige Stütze der wissenschaftlichen Forschung, so lange es bestand, so hat es auch eine Einrichtung geschaffen, die seine Auflösung überdauerte und sogar erst nach ihr die höchste Entwicklung erreichte. Die Vorlesungen des Gymnasiums waren ausschließlich den eingeschriebenen Hörern zugänglich. Seit der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts hielten aber alle Professoren, dem Beispiele des Mathematikers folgend, auch öffentliche Vorlesungen, und dies fand solchen Anklang, daß die Gesetzgebung es später festlegte. 1837 machte sie den Professoren „die Verbreitung wissenschaftlicher, sowohl eine allgemeine Bildung befördernder, als in das praktische Leben eingreifender Kenntnisse im Allgemeinen" zur Pflicht. So wurden Gebiete der Theologie, der klassischen Philologie, der Geschichte, der Mathematik, der Naturwissenschaften den nicht-akademisch Gebildeten zugänglich gemacht, und dabei sollten auch die praktischen Bedürfnisse von Handel, Schiffahrt, Künsten und Gewerbe besonders berücksichtigt werden. Früh schon hielten auch Gelehrte, die weder dem Akademischen Gymnasium noch den Wissenschaftlichen Anstalten angehörten, Vorlesungen über ihre Fächer. 1854 ward wiederum eine aus der Erfahrung erwachsene Sonderung gesetzlich festgelegt: neben den öffentlichen Vorlesungen gibt es nun auch Fortbildungskurse für Lehrer, Kaufleute und andere Berufe. Als das Gymnasium aufgehoben wurde, ging die Verpflichtung öffentliche Vorlesungen zu halten auf die Direktoren und Assistenten der Wissenschaftlichen Anstalten über, und für Vorlesungen anderer Gelehrter wurden besondere Mittel bewilligt. Die Neuordnung des Allgemeinen Vorlesungswesens durch die Vorlesungs-Kommission der Behörde im Jahre 1895 ergab dann den systematischen Ausbau. Neben Hamburger Gelehrten wurden auswärtige aufgefordert, außer Professoren sprachen Lehrer der allgemeinen und Fachschulen, Pastoren, Privatgelehrte, Ärzte, Verwaltungsbeamte, Richter, Offiziere, Architekten, Ingenieure, Künstler und Angehörige anderer Berufe. Besondere Sorgfalt wurde auf die gleichmäßige Berücksichtigung aller Fächer gelegt, so daß vor allem jedes Hauptfach innerhalb von 4 Jahren vollständig behandelt wurde; an die Vorlesungen schlossen sich Übungen, und neben den durch ein Semester durchgeführten Kursen wurden kürzere Vortragsreihen und Einzelvorträge eingerichtet. Die Übernahme des Vorlesungswesens durch den Staat schon vor Jahrzehnten bedeutete, daß es einem Bedürfnis entsprach. Jahr für Jahr wuchs der Kreis der Männer und Frauen, die mit Lebhaftigkeit und Ausdauer an den Kursen teilnahmen. Sie gehören überwiegend den Berufen an, die eine Hochschul- oder doch Fachbildung vorausetzen, aber auch andere fehlen nicht, und die Zahl der Teilnehmer übersteigt bei weitem die Zahl der Studenten der größten deutschen Universität. Begreiflich, da



15 - Innenansicht eines Kaischuppens



16 - Australiakai am Indiahafen mit Doppelkränen

man 1899 erwog, ob man nicht diese fest gegründete Einrichtung ihrem Wesen entsprechend Volksuniversität oder Hochschule nennen sollte. Nach der technischen Seite tritt das Vorlesungswesen der Technischen Staatslehranstalten ergänzend ein, welche eine höhere Schule für Schiffbau, Schiffsmaschinenbau, Maschinenbau, Elektrotechnik, Schiffsmaschinenbetrieb umfassen. Eine Erweiterung ergab sich ferner daraus, daß die Hauptpastoren im Auftrage der Theologischen Prüfungskommission Vorlesungen für Kandidaten der Theologie, die Ärzte und wissenschaftlichen Mitarbeiter der staatlichen medizinischen Anstalten auf Veranlassung der Medizinal-Behörden Übungen und Vorlesungen für Ärzte einrichteten.

Diese medizinischen Anstalten haben sich vor allem in den letzten 30 Jahren besonders kräftig entwickelt. Dem Wachstum der Bevölkerung und den Fortschritten der Wissenschaft entsprach seit langem der Ausbau der staatlichen und privaten Krankenhäuser, neben denen der rege Wohltätigkeitssinn eine ganze Reihe von Heimen, Pflege- und Heilstätten schuf; der Hafenstadt eigentümlich ist das 1863 erbaute Seemannskrankenhaus. Von Bedeutung wurden die Erfahrungen des Jahres 1892, die zu wesentlichen Erweiterungen, vor allem auch zur Errichtung des Hygienischen Instituts führten. Stehen auch seine sanitären Aufgaben im Vordergrunde, die bakteriologische, chemische, serobiologische, Nahrungsmittel- und andere Untersuchungen umfassen, so ist das Institut doch eine Heimstätte wissenschaftlicher Forschung und eine Lehranstalt mit den entsprechenden Einrichtungen. Auch die staatlichen Krankenhäuser erhielten Unterrichtsräume, besonders das Allgemeine Krankenhaus in Eppendorf dank den seit 1897 gehaltenen Fortbildungskursen für Ärzte. In neuester Zeit kam hier ein großes Institutsgebäude für Pathologie, Serologie, Physiologie und Chemie hinzu, sowie mehrere aus privaten Mitteln errichtete Forschungsinstitute. Aus dem Seemannskrankenhaus wuchs endlich 1900 das Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten heraus, dessen 1914 bezogener gewaltiger Neubau neben einem für Laien bestimmten tropenhygienischen Museum und Räumen für den hafenärztlichen Dienst zahlreiche, mit allen Hilfsmitteln der Forschung eingerichtete Laboratorien, wissenschaftliche Sammlungen und Unterrichtsräume, endlich eine Krankenabteilung enthält.

Im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts verfügte Hamburg, abgesehen von seinen großen der Wissenschaft und der Praxis dienenden medizinischen Anstalten, über zwei alte und umfangreiche öffentliche Bibliotheken, neben einer ganzen Anzahl von Vereinsbibliotheken, 9 naturwissenschaftliche Institute und Museen, 2 kulturgeschichtliche Museen, dazu das Museum für Kunst und Gewerbe und die Kunsthalle. Und alle diese Einrichtungen

standen nicht abseits als stille Arbeitsstätten der Wissenschaft. Fast um jede Anstalt bildete sich ein Kreis von Bürgern, deren Neigungen sie zu diesem oder jenem Fach führten; die Museen berieten die Sammler auf verwandten Gebieten, in den wissenschaftlichen und Fachvereinen waren die Gelehrten der Anstalten miteinander und mit einer großen Zahl von Interessenten aus allen Kreisen verknüpft. Eine Besonderheit aber ist es, daß jedes Institut, dessen Gebiet überhaupt Beziehungen zu praktischen Fragen hat, auch in großem Umfange dauernd einen bestimmten praktischen Wirkungskreis besitzt, der es mit Handel und Gewerbe verbindet. Die angewandte Wissenschaft ist die Brücke, welche auch die forschende Wissenschaft weit über die Akademiker, Autodikakten und Liebhaber hinaus in das Bürgertum trug; es wurde mit ihren Ergebnissen durch das eigenartige allgemeine Vorlesungswesen bekannt und in dauernder Verbindung gehalten.

Zwei verschiedene Aufgaben wurden in den ersten Jahren des neuen Jahrhunderts besonders deutlich. Wenn eine Reihe von Wissenschaften mit ihren Problemen überhaupt nicht auf Europa beschränkt ist, so wurden gerade die entsprechenden hamburgischen Institute schon allein durch ihre örtliche Bindung auf das Meer und die überseeischen Gebiete hingewiesen. Diese Institute stellten sich ihre eigenen Probleme und mußten darum auch selbst die Forschungsreisen unternehmen, später die Ergebnisse veröffentlichen. Dabei handelt es sich um den häufig wiederkehrenden Bedarf erheblicher Mittel, wie sie im Haushaltsplan einer Handelsstadt nur in günstigen Zeiten einmal erscheinen können. Auf der andern Seite hatte das Vorlesungswesen, das jährlich 200 Vorlesungen für rund 15 bis 16 000 Hörer veranstaltete, die Fortbildungskurse für Hörer mit Berufsbildung besonders stark entwickelt. Aus der Intensivierung der Lehrtätigkeit entstand von selbst das Bedürfnis nach ständigen hauptamtlichen Dozenten statt der wechselnden und immer nur auf Tage oder Wochen von auswärts berufenen. Den Aufgaben nach konnte es sich nur um Universitätsdozenten handeln, die wiederum gleich den Instituten Forschungsmittel brauchten. So ergab sich eine Gruppe von wissenschaftlichen Aufgaben, für die kein geeignetes Organ bestand. Wieder waren es Hamburger Bürger im Inlande und im Auslande, welche die Fragen lösten und große private Mittel zu der 1907 begründeten Hamburgischen Wissenschaftlichen Stiftung vereinigten, deren Kuratorium sich aus Vertretern der verschiedensten Berufe zusammensetzt. Das erste große Unternehmen der Stiftung war eine 1908—10 ausgeführte Forschungsreise nach Deutsch-Neu-Guinea, und diese Expedition war die erste, die nur ethnographische Ziele verfolgte, auf eigenem Schiff mit einem Stab von Gelehrten zwei Jahre lang in den Tropen arbeitete. Kurz darauf unterstützte die Stiftung

eine große Zentral-Afrikanische Expedition, die überwiegend zoologische Ergebnisse heimbrachte; kleinere Studienreisen z. B. nach West- und Ostafrika, Spanien, Ägypten, Marokko, Mazedonien, dem Baltikum folgten in späteren Jahren. Neben den Veröffentlichungen über die Expeditionen sorgte die Stiftung weiter für die Herausgabe einer Reihe von wissenschaftlichen Werken, so die des Münchener Talmud Codex, ostasiatischer Inschriften, der Tagebücher Emin Paschas, und förderte mehrere von hamburgischen Gelehrten herausgegebene wissenschaftliche Zeitschriften wie „Islam", „Vox", „Zeitschrift für Eingeborenensprachen": auch eine hamburgische Biographie wird von der Stiftung vorbereitet; medizinische Forschungsinstitute wurden unterstützt und Mittel für bestimmte Forschungen bereitgestellt; endlich errichtete die Stiftung neben der vom Akademischen Gymnasium her bestehenden eine zweite Professur für Geschichte und ermöglichte die Berufung weiterer Professoren, zunächst des Vorlesungswesens.

Es waren große Mittel, die um diese Zeit der Wissenschaft vom Staat, von der Stiftung, von Vereinen, und Privaten zur Verfügung gestellt wurden, und sie wußte sie zu nutzen. Der Geist, in dem sie gegeben wurden, erinnert an die Stimmung, die vor Jahrzehnten einmal in Hamburg bestand. Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts erkennt der Verfasser einer anonymen Broschüre, daß „auch die erfolgreichste geschäftliche Tätigkeit doch nur Wert hat, wenn ihre oberste Spitze in Geist ausläuft". Man will auch nicht „Kärrner und Handlanger deutscher Kultur sein", sondern die wissenschaftlichen Quellen Hamburgs und die Werte, die es nach Deutschland schafft, in Hamburg selbst in Geist umsetzen. Man forderte die Ergänzung der Forschung durch die Lehre, also die Universität. Auch ihr Aufbau wird damals schon klar vorgezeichnet: Die Universität soll dem deutschen Typus folgen, aber ein der Eigenart Hamburgs entsprechendes Gepräge erhalten. Diese Gedanken verschwanden bald aus der Öffentlichkeit, denn die Zeit hatte andere Aufgaben, aber sie blieben doch lebendig. Sie stehen vom Ende des Jahrhunderts ab wieder dauernd zur Erörterung, und die äußeren Umstände waren ihnen günstiger, denn Handel und Wandel blühten. An der Spitze der Unterrichtsbehörde stand seit 1904 Bürgermeister Dr. Werner von Melle, der schon in der Kommission für die Neuordnung des Vorlesungswesens den Vorsitz führte, den Wissenschaftlichen Anstalten jede Förderung gewährte, die Wissenschaftliche Stiftung begründete, und nun die reichen und fruchtbaren wissenschaftlichen Einrichtungen Hamburgs dem Zusammenschluß zu einem festen und einheitlichen Organismus entgegenführte.

An sich war die Universität jetzt zum großen Teil eine Frage des Entschlusses, zu einem andern eine Frage der Mittel und noch

dazu nicht einmal besonders großer, da schon eine ganze Reihe von Instituten vorhanden war, deren Umfang sogar weit über das an Universitäten Notwendige hinausging. Aber noch ließ sich der Ausdruck für die mit Recht einst geforderte Eigenart nicht finden, obgleich schon 1845 erkannt worden war, daß sie z. B. in der Pflege der neueren Sprachen, der Beziehungen zu überseeischen Gebieten, der intensiven Praxis auf dem Gebiete des Handels- und Seerechts, des Assekuranzwesens bestehen müßte.

Auf dem Wege zu dieser Universität lag nun das Hamburgische Kolonialinstitut. Das Reichskolonialamt wünschte zweierlei zu verwirklichen: die wissenschaftliche Vorbildung der Kolonialbeamten und zwar gemeinsam mit Privatpersonen, die in die Kolonien zu gehen beabsichtigten, ferner die Schaffung einer Zentralstelle, in der sich alle wissenschaftlichen und wirtschaftlichen kolonialen Bestrebungen konzentrieren könnten. Wohl konnte das wissenschaftliche Ziel wenngleich mit erheblichen Aufwendungen auch im Binnenlande erreicht werden, aber nur in Hamburg war zugleich mit überseeisch gerichteten Instituten und Vorlesungen der Hintergrund des großen Handels und Verkehrs gegeben, der den Auszubildenden eindringlich die Bedeutung überseeischer Betätigung vor Augen führt. Auf Grund der Vereinbarung vom 21. Januar 1908 mit dem Reichskolonialamt, der bald auch das Reichsmarineamt beitrat, wurde nach einstimmigem Beschluß von Senat und Bürgerschaft das Hamburgische Kolonialinstitut durch Gesetz vom 6. April 1908 errichtet. Auch die Raumfrage wurde in glücklichster Weise gelöst, die für das Allgemeine Vorlesungswesen längst zu Unzuträglichkeiten geführt hatte und nun für das neue Kolonialinstitut mit seinem Bedarf an Hörsälen und Seminaren besonders wichtig war: ein Hamburger Bürger und Mitglied des Kuratoriums der Wissenschaftlichen Stiftung schenkte dem Staate das stattliche und zweckmäßige Vorlesungsgebäude, das 1911 bezogen wurde. Die Organisation des Kolonialinstituts schloß sich an die einer Universität an, insofern es dem Senat unmittelbar unterstellt wurde; aber dem in dessen Namen die Aufsicht führenden Senatskommissar waren zur Verbindung mit Reichskolonialamt und Reichsmarineamt Kommissare beigegeben, und die dauernde Verknüpfung mit dem Handel stellte ein von der Handelskammer erwählter kaufmännischer Beirat her.

Von großer Bedeutung wurde von vornherein die Zentralstelle des Kolonialinstituts, die den Verkehr mit Handelskammern, Vereinen gewerblicher Unternehmer, kolonialen Erwerbsgesellschaften, Missionen, Banken, Firmen usw. herstellte, Auskünfte erteilte, Informationsmaterial sammelte und Materialien für Dozenten und Institute beschaffte. Alle Angelegenheiten des Unterrichts jedoch ordnete der aus den Professoren bestehende Professorenrat selbständig. Ihm gehörten zunächst die Direktoren der Sternwarte, des Naturhistorischen Museums, der Botanischen

Staatsinstitute, des Mineralogisch-geologischen Instituts, des Instituts für Schiffs- und Tropenkrankheiten, des Museums für Völkerkunde, die Professoren für Geschichte und der kürzlich berufene Professor für Nationalökonomie ferner die aus Anlaß der Errichtung des Kolonialinstituts berufenen Professoren für Öffentliches Recht, für Geographie und für Geschichte und Kultur des Orients an. Am Unterricht beteiligten sich weiterhin die wissenschaftlichen Mitarbeiter der Institute; Verwaltungsbeamte, Richter, Missionare, Praktiker hielten Vorträge oder Semestervorlesungen; technische Hilfsfächer und Fertigkeiten, deren der Europäer zumal in tropischen und subtropischen Ländern bedarf, wurden gelehrt. Für die Veröffentlichung von Forschungen trat zu dem „Jahrbuch der Wissenschaftlichen Anstalten" die Reihe der „Abhandlungen des Kolonialinstituts". In den folgenden Jahren ging das Kolonialinstitut eigene Wege. Daß man keine eigene Kolonialwissenschaft begründen kann, wie man wohl im Binnenlande meinte, war ebenso klar, wie die Unmöglichkeit, mit der Forschung oder der Lehre gerade dort Halt zu machen, wo die Arbeit der Diplomaten den Grenzstrich gezogen hatte. Und wenn deutsche Kolonien in Afrika und der Südsee lagen, so besaßen Hamburger Firmen ihre Handelsniederlassungen, Pflanzungen und andere Unternehmungen doch nicht nur dort, und große Hamburger Reedereien hatten zwar im afrikanischen Verkehr ausschlaggebenden Anteil, aber sie verknüpften auch die Levante, Amerika, Asien, Australien unmittelbar mit dem Heimathafen. Das Kolonialinstitut, das nicht einfach nützliche Kenntnisse schulmäßig vermitteln, sondern der Wissenschaft dienen sollte, folgte dem Hamburger Handel und Verkehr. In rascher Folge werden neue Professuren geschaffen für afrikanische Sprachen, für Geschichte und Kultur Rußlands, für Sprache und Kultur Chinas, für Sprache und Kultur Japans, für Kultur und Geschichte Indiens und mit voller Absicht sind in den Benennungen der Professuren Sprache und Kultur, Kultur und Geschichte genannt.

Alle diese Professoren lasen auch im Allgemeinen Vorlesungswesen, für das andererseits eine Professur für deutsche Sprachwissenschaft, die besonders das Niederdeutsche pflegen sollte, errichtet wurde, endlich, dem besonderen Wunsche der Kaufmannschaft entsprechend, eine Professur für Versicherungswissenschaft. Und alle diese Professuren wurden mit Seminaren ausgestattet, die Professur für Philosophie auch mit einem psychologischen Laboratorium, während für das Studium von Eingeborenensprachen das Phonetische Laboratorium entstand, das größte in Europa. An das Seminar für romanische Sprachen und Kultur lehnt sich das private Ibero-amerikanische Institut, das die wichtige Verbindung mit Spanien, Portugal und Latein-Amerika pflegt. Als äußeres Zeichen des regen wissenschaftlichen Lebens am Kolonialinstitut erscheinen Zeitschriften für Wissensgebiete, die nun in

Hamburg besonders gepflegt werden, während die Zentralstelle, deren rasch wachsendes Arbeitsgebiet bald die Anstellung von zahlreichen wissenschaftlichen und technischen Hilfsarbeitern erforderte, die Zeitschrift „Wirtschaftsdienst" herausgab.

Das Kolonialinstitut war bei seiner Begründung schon allein durch den Umfang der wissenschaftlichen Institute und die ersten Professuren weit über den Rahmen der deutschen Kolonien hinausgewachsen. Es verbreiterte sein Arbeitsgebiet praktisch auf alle Länder, die mit Hamburg in kulturellen Beziehungen standen, aber es blieb eine Fachhochschule mit deren Mängeln. Die innern Bedürfnisse des Kolonialinstituts forderten die Abrundung zur allgemeinen Hochschule. Auf der andern Seite verlangte auch das unwirtschaftliche Nebeneinander des Allgemeinen Vorlesungswesens und des Kolonialinstituts die Verschmelzung. Beiden Forderungen konnte nur die Umwandlung in eine Universität genügen. Aber zunächst überwogen die Bedenken. Es waren dieselben Einwände und Befürchtungen, die seit einem Jahrhundert in jeder Großstadt und jeder Handelsstadt, die eine Universität erhalten sollte, auftauchten, leidenschaftlich verfochten, aber vergessen wurden, sobald sie sie hatten. Durch Jahre zogen sich die Verhandlungen; der Versuch, irgendein, das Vorlesungswesen und das Kolonialinstitut aufnehmendes Gebilde zu finden, endete aus inneren Gründen bei der Universität. Noch ehe sie beschlossen war, richteten die Professoren aus eigenem Entschluß und unterstützt von der Wissenschaftlichen Stiftung Universitätskurse ein für die vielen aus dem Felde und der Etappe zurückströmenden Abiturienten und Studenten, die ihre Studien beginnen oder vollenden wollten. Dieses Notsemester zeigte, was Hamburg schon besaß. Die medizinischen Fächer konnten mit Ausnahme der Anatomie den vollen Unterricht beginnen, den philosophischen fehlten vor allem die Fächer der klassischen Philologie, den naturwissenschaftlichen die Mathematik; nur die juristischen bedurften weitgehender Ergänzung. Professoren der Nachbaruniversitäten und Hamburger Akademiker halfen den Unterricht vervollständigen. Das Universitätsgesetz schuf dann den Organismus und stellte die Mittel bereit, um vier Fakultäten auf den durchschnittlichen Stand der deutschen Universitäten zu bringen; die Professoren der Volkswirtschaftslehre bildeten mit denen der Rechtswissenschaft die rechts- und staatswissenschaftliche Fakultät, die in neuester Zeit noch durch eine Professur für Ausländisches Recht erweitert wurde; der medizinischen Fakultät gehören Ärzte fast aller staatlichen Krankenhäuser an; die philosophische Fakultät, welche vielfach die historisch-philologischen und die naturwissenschaftlichen umfaßt, wurde nicht in dieser Gestalt errichtet, sondern nur aus den ersteren gebildet, während die letzteren mit der Mathematik die mathematisch-naturwissenschaftliche Fakultät ergaben. Den neuen Lehrstühlen entsprechend wurden

endlich teils neue Seminare geschaffen teils vorhandene erweitert; die Institute, Laboratorien und Museen traten in die Universität ein. Sie führt auch das wichtige Vorlesungswesen weiter und übernimmt aus ihm die wertvollen Vorträge und kurzen Vorlesungen von Akademikern und Praktikern über Gebiete, die nicht in den Fakultäten vertreten sind. Das Kolonialinstitut, dessen Namen längst nicht mehr den Tatsachen entsprach, ist als solches verschwunden, aber die Gedanken, die seine Begründung leiteten, bestehen fort.

Die Zentralstelle des Kolonialinstituts hatte sich nach zehnjähriger Tätigkeit zum „Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv" entwickelt, das die Gesamtheit der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung aller Länder verfolgte. Zu dem Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft in Kiel, dem Ibero-amerikanischen Institut, dem Reichswanderungsamt, der Außenhandelsstelle des Auswärtigen Amts wurden enge Beziehungen hergestellt, und das Material, das in je einem Archiv über die Länder, die Privatwirtschaft, Marktberichte, Produkte, Personen, Presse, Weltkrieg untergebracht ist, stellt heute die vielseitigste und größte Sammlung ihrer Art dar. Dieser Bedeutung entsprechend trat das Welt-Wirtschafts-Archiv in die Reihe der hamburgischen wissenschaftlichen Anstalten, die mit der Universität verbunden sind.

Die Lehrtätigkeit des Kolonialinstituts übernahm die Universität mit erweiterten Zielen: wenn allen Deutschen, die ins Ausland gehen, in Hamburg das wissenschaftliche Rüstzeug geboten wird, dessen sie für eine erfolgreiche Betätigung bedürfen, so muß auch der in der Heimat verbleibende Deutsche die Möglichkeit haben, sich ernsthafte Kenntnisse über das Ausland zu erwerben, die er dann weitertragen kann in Schule und Volk. Der Universitätssenat hat darum aus allen Dozenten, die fachliche Beziehungen zum Auslande haben, einen Ausschuß für Auslandsstudien gebildet. Er teilt sich, den Kulturgebieten entsprechend, in je eine germanische, anglo-amerikanische, romano-amerikanische, asiatische, afrikanische, indo-ozeanische Gruppe. Jede von ihnen erhält einen Beirat aus Kaufleuten und Angehörigen anderer praktischer Berufe, stellt ihren Lehrplan auf und sorgt für die Beschaffung von Unterrichtsmitteln. So übernimmt der Ausschuß für Auslandsstudien die bewährte Überlieferung des Kolonialinstituts; er betont die Eigenart der hamburgischen Universität, die eben in den Auslandsfächern wesentlich über jede andere deutsche Universität hinausgeht.

Die neue deutsche Universität wird damit der wichtigste Sammelpunkt wissenschaftlichen Lebens in Hamburg werden und will an ihrem Teil dazu beitragen, die durch den Krieg zerrissenen Fäden wieder anzuknüpfen und zu festigen, die von der größten Hafenstadt Deutschlands hinüberführen zum Auslande und vor allem zu den Landsleuten in Übersee.

DAS FACHSCHULWESEN

VON SCHULRAT PROF. DR. THOMAE

Das öffentliche Fachschulwesen für die männliche hamburgische Jugend ging aus den 1767 begründeten Unterrichtseinrichtungen der „Patriotischen Gesellschaft" hervor, die 1865 vom Staate als „Staatliche Gewerbeschule und Schule für Bauhandwerker" übernommen wurden. Das Fachschulwesen für die weibliche Jugend, soweit es nicht Erwerbszwecken dient, liegt auch heute noch größtenteils in den Händen von gemeinnützigen Vereinen.

Durch den Ausbau des deutschen Schulwesens zur Einheitsschule werden auch in Hamburg innere Beziehungen zwischen Berufsschulen und allgemeinbildenden Schulen hergestellt werden. Voraussichtlich wird Hamburg eine vierjährige Grundschule für die gesamte schulpflichtige Jugend erhalten, von der sich für die folgenden Altersstufen den verschiedenen Anlagen und Begabungen der Kinder sowie den Anforderungen des Wirtschaftslebens angepaßte Äste abzweigen. Die große Masse der Kinder tritt in Unterrichtseinrichtungen von vier- bis fünfjähriger Dauer über, und zwar je nach ihrer mehr technisch-künstlerischen oder praktischen Begabung in besondere Züge, die sie unmittelbar in das Erwerbsleben oder entsprechende Berufsschulen entlassen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß derartige Schulen auch die Aufgaben der heute im hamburgischen Staatsgebiet bestehenden staatlichen Realschulen und der, meist noch privaten, höheren Mädchenschulen übernehmen, also bis zur sogenannten „mittleren Reife" führen werden. Ein kleiner, besonders ausgelesener Teil der Kinder wird aus der Grundschule in Schulen mit acht- bis neunjährigen Kursen übergeführt, die in ihren verschiedenen Zweigen den bisherigen Gymnasien, Realgymnasien und Oberrealschulen sowie den Studienanstalten und Oberlyzeen für Mädchen entsprechen und voraussichtlich auch noch einen neuen Zweig, die deutsche Oberschule, entwickeln werden. Sie entlassen ihre Schüler zu den eine eingehendere wissenschaftliche Vorbildung erfordernden Berufen oder zur Hochschule, sie vermitteln die „obere Reife". Besondere Übergangseinrichtungen werden es ermöglichen, auch durch die nur die „mittlere Reife" vermittelnden Schulen in die Schulen für „obere Reife" zu gelangen.

Die allgemeinbildenden Schulen werden sich nicht damit begnügen, dem künftigen Berufe ihrer Schüler durch die verschiedene Gestaltung des auf die Grundschule folgenden Unterrichts Rechnung zu tragen, sondern werden die Schüler auch über die Bedeutung des Berufs und der Berufswahl aufklären und durch Einblicke in das Berufsleben ihre Neigungen auf bestimmte Berufe hinzulenken suchen. Schon jetzt legen sie es den Schülern ans

Herz, vor der Entscheidung über die Berufswahl den Rat der dem Arbeitsamt angegliederten Zentrale für Berufsberatung und Lehrstellenvermittlung einzuholen, der sie vorher die Ergebnisse ihrer im Laufe der Schulzeit angestellten Beobachtungen über die körperliche und geistige Beschaffenheit der Schüler zur Verfügung gestellt haben.

Im beruflichen Schulwesen lassen sich zwei große Gruppen unterscheiden: Schulen, die neben der Berufsausbildung in einer beschränkten Anzahl von Tagesstunden oder abends und am Sonntagvormittag besucht werden, und Schulen mit vollem Tagesunterricht, die eine berufliche Betätigung daneben nicht gestatten und diese daher entweder unterbrechen oder ihr vorausgehen. Zur ersten Gruppe gehören vor allem die Pflichtfortbildungsschulen. Nach dem Gesetz über die Fortbildungsschulpflicht vom Oktober 1919 müssen alle Jugendlichen beiderlei Geschlechts im hamburgischen Staatsgebiet nach Beendigung der Volksschulpflicht drei Jahre lang oder bis zum Ablauf einer länger dauernden Lehrzeit die beruflich gegliederte Fortbildungsschule in acht wöchentlichen, in der beruflichen Arbeitszeit liegenden Unterrichtsstunden besuchen, zu denen nach Beschaffung der nötigen Turnhallen noch zwei Stunden für Leibesübungen treten sollen. Die Lehrlinge des Handwerks und der Industrie genügen ihrer Fortbildungsschulpflicht in 3 Gewerbeschulen, von denen eine den weiblichen Handwerkslehrlingen vorbehalten ist. Die in der Entwicklung begriffenen Pflichtschulen für Lehrlinge in Handelsbetrieben und in den Büros der Behörden und Anwälte sind bei den Kaufmannsschulen untergebracht; die Allgemeinen Fortbildungsschulen für Knaben und Mädchen dienen dem Unterricht der sogenannten ungelernten Berufe.

Die Pflichtfortbildungsschulen sollen in erster Linie die Berufsausbildung unterstützen und sind daher bei den gelernten Berufen in zahlreiche Fachabteilungen für die einzelnen Zweige des Handwerks, der Industrie und des Handels gegliedert. Auch die Allgemeinen Fortbildungsschulen stellen nach Möglichkeit den Beruf der Schüler in den Mittelpunkt ihres Unterrichts, wobei für die Mädchen das Wirken der Frau in Haus und Familie als Beruf gilt. Unterrichtliche Belehrungen, Einrichtungen der Selbstverwaltung in der Schule und Veranstaltungen der Jugendpflege bereiten die Jugend auf das Leben und Wirken in der Gemeinschaft vor.

Der Unterricht in den Pflichtfortbildungsschulen ist unentgeltlich. Gegen ein mäßiges Schulgeld können Pflichtschüler auch am Unterricht in Fächern, die im Lehrplan der Pflichtschule fehlen, teilnehmen. Im allgemeinen aber ist der ausgedehnte wahlfreie, außerhalb der Arbeitszeit liegende Unterricht der Gewerbe- und Kaufmannsschulen für die Bedürfnisse der jungen Berufsangehörigen beiderlei Geschlechts eingerichtet, die nach beendeter

Lehrzeit eine weitergehende theoretische Berufsausbildung suchen. Praktische Weiterbildung neben der Berufstätigkeit finden die Angehörigen der kunstgewerblichen Berufe in den abends und Sonntags geöffneten Werkstätten der Kunstgewerbeschule. Auch bei den Allgemeinen Fortbildungsschulen wird sich an den Pflichtunterricht wahlfreier Unterricht schließen, der schließlich in das Gebiet der Volkshochschule einmünden soll.

Berufliche Tagesschulen, die unmittelbar nach dem Verlassen der allgemeinbildenden Schulen besucht werden, kommen fast nur für Mädchen in Betracht. Die von den angehenden Kontoristinnen bei dem Eintritt in den Beruf bereits verlangten Kenntnisse und Fertigkeiten vermitteln: für aus der Volksschule abgehende Mädchen die Handelsschulen mit zweijährigem Kurs (von denen eine staatliche den Kaufmannsschulen angegliedert ist, eine private von dem Verein zur Förderung weiblicher Erwerbstätigkeit an seiner Gewerbeschule für Mädchen unterhalten wird), für Absolventinnen höherer Mädchenschulen die ebenfalls an der Mädchengewerbeschule bestehende Höhere Handelsschule mit $1^1/_2$ jährigem Kurs.

Eine theoretische und praktische Vorbildung für die Führung des eigenen Haushalts sowohl wie für die hauswirtschaftliche Tätigkeit als Erwerbsberuf geben verschiedene Vereinsschulen.

Tagesabteilungen zur Ausbildung in den verschiedensten Zweigen der gewerblichen Frauenberufe werden in der Gewerbeschule für Mädchen betrieben, von denen die Abteilungen für Damenschneiderei und für Wäscheanfertigung, die beide höhere Schulbildung verlangen, zur Gesellenprüfung führen. Weibliche Lehrlinge für Photographie und Bucheinband werden in der staatlichen Kunstgewerbeschule ausgebildet.

Die zahlreichen Fachklassen der staatlichen Kunstgewerbeschule, denen zumeist mit den neuesten Einrichtungen und Maschinen ausgestattete Werkstätten angegliedert sind, verlangen von ihren Besuchern im allgemeinen die bestandene Gesellenprüfung und führen sie in drei- bis vierjähriger Ausbildung zum selbständigen künstlerischen Schaffen.

Die staatliche Baugewerkschule gibt Maurern, Steinmetzen und Zimmerern die Ausbildung, die sowohl für die Ausübung der Tätigkeit als Techniker, Bauunternehmer oder Baugewerksmeister als auch für mittlere technische Beamte bei staatlichen und städtischen Behörden erforderlich ist. Die Schule besteht aus einer Hoch- und einer Tiefbauabteilung, deren jede fünf aufsteigende Halbjahresklassen besitzt. Die bestandene Abgangsprüfung verleiht die Rechte der Reifeschüler der preußischen Baugewerkschulen.

Die Technischen Staatslehranstalten bieten durch planmäßigen Vortragsunterricht, verbunden mit Konstruktions- und

Laboratoriumsübungen, eine wissenschaftliche Ausbildung auf den Gebieten des Schiffsbaus, des Schiffsmaschinenbaus, der Elektrotechnik, des Maschinenbaus und des Schiffsmaschinenbetriebs. Sie umfassen danach fünf Abteilungen. Die Höheren Schulen für Schiffbau, Schiffsmaschinenbau, Elektrotechnik und Maschinenbau bilden in 5 aufsteigenden Halbjahreskursen künftige Konstruktions- und Betriebsingenieure für die Industrie sowie Leiter gewerblicher Anlagen und technischer Werke heran. Sie haben in ihren Grundzügen den Aufbau der verwandten preußischen Anstalten, und ihre Abgangsprüfungen sind in Preußen und im Reiche anerkannt. Die Schiffsingenieurschule bildet leitendes Personal für den Maschinenbetrieb der größeren und größten Seedampfer aus. Ihr Unterricht wird nach den vom Reiche erlassenen Ausbildungsvorschriften für Schiffsingenieure vom 7. Januar 1909 erteilt. An sie angegliedert sind Ausbildungskurse für Seemaschinisten.

Die Staatliche Seefahrtschule dient der theoretischen Ausbildung der Schiffsführer; der Unterricht bezieht sich auf die Navigationswissenschaft und die schiffsgeschäftlichen Fächer. Entsprechend den Bestimmungen der vom Reich erlassenen Prüfungsordnung bereiten die Steuermannskurse in 8 bis 9 Monaten auf die Prüfung zum Seesteuermann vor. Der Vorbereitung auf die Prüfung zum Seeschiffer auf großer Fahrt (Kapitän) dienen Schifferkurse von 5- bis 6monatiger Dauer.

Der höheren Fortbildung aller Berufe der Technik, des Technisch-Wirtschaftlichen sowie der angewandten Künste dient das staatliche Technische Vorlesungswesen. Als Dozenten wirken vorzugsweise die Lehrer der Technischen Staatslehrantalten, der Baugewerkschule und der Kunstgewerbeschule, doch werden nach Möglichkeit und Bedürfnis auch erfahrene Vertreter der Praxis herangezogen. Es finden statt: Technische und gewerbliche Kurse für Fachleute aller Grade der Industrie und des Gewerbes, Kurse über Gebiete, von denen die Arbeiten des in der Industrie und im Gewerbe stehenden Fachmannes berührt werden, technische Kurse für Kaufleute, die in der Produktion oder im Export von technischen und gewerblichen Erzeugnissen tätig sind, und technische Kurse für Gebildete aller Stände. In Erfüllung der letztgenannten Aufgabe berührt sich das Technische Vorlesungswesen mit der Volkshochschule.

DIE TAGESPRESSE

VON DR. ARTHUR OBST, VORSITZENDER DES JOURNALISTEN- UND SCHRIFTSTELLER-VEREINS

Unter den deutschen Städten, die im Beginn des 17. Jahrhunderts sich gedruckter Zeitungen rühmen durften, war Hamburg eine der ersten. Im Jahre 1616 ging nach Hagedorns Forschungen Johann Meyer, ein Fracht- und Güterbestätter zu Hamburg, der durch seinen Beruf mit den Handelshäusern in ständiger Beziehung stand, dazu über, die in den Geschäftsbriefen der Kaufleute enthaltenen Mitteilungen über politische und militärische Ereignisse sowie über sonstige Vorkommnisse anstatt wie bisher handschriftlich, durch den Druck zu vervielfältigen. (Die ältesten Berliner Blätter, die uns erhalten sind, stammen erst aus dem Jahre 1617.) Ein hamburgischer Bürgermeister Vinzenz Moller war es, der schützend dem jungen Unternehmen zur Seite stand und es nicht nur gegen unlautere Konkurrenz in der eigenen Stadt, sondern auch gegen den Gräflich Taxisschen Postmeister Hans Jakob Kleinhans in Wandsbek, der ebenfalls eine Zeitung drucken ließ und in Hamburg verkaufte, zu verteidigen wußte. So bestanden seit 1630 in Hamburg schon zwei Zeitungen: Johann Meyers „Wöchentliche Zeitung" und Kleinhans „Ordentliche Postzeitung". Es ist durch Nachrichten belegt, daß diese Hamburgischen Zeitungen nicht nur in der Umgegend weit verbreitet waren, sondern auch eifrig nachgedruckt wurden, gaben doch die Zeiten des dreißigjährigen Krieges reichen Stoff für die Zeitungen und flossen doch in Hamburg, das durch seine starken Mauern von den Gräueln des Krieges verschont blieb, die Nachrichten aus aller Herren Länder reichlich zusammen. Als erste Hamburgische Zeitung im modernen Sinne erschien der seit dem 16. Dezember 1673 von Thomas von Wiering herausgegebene Relationscourier, der zuletzt im Besitz von Arnold Schuback befindlich sich bis in die Napoleonische Zeit hielt und erst durch das Erscheinungsverbot der französischen Fremdherrschaft einging. Mehrere kleinere Blätter, die in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts auftauchten, konnten sich nur kurze Zeit halten.

Man wird nicht fehl gehen, wenn man ihren Untergang mit darauf zurückführt, daß inzwischen das Hamburger zeitungslesende Publikum ein Organ erhalten hatte, das sogar die berühmte und einflußreiche Oberpostamtszeitung in Frankfurt a. M. überflügelte und deshalb so bedeutungsvoll wurde, weil es sich, wie Ludwig Salomon, der Geschichtsschreiber des Deutschen Zeitungswesens es einmal ausdrückt „unbefangen dem großen politischen Gärungsprozeße gegenüberstellte und die historischen Vorgänge nach ihrer wirklichen Bedeutung hin abzuschätzen verstand".. Es war der Hamburgische Unparteyische Correspondent.

Sonderbarer Weise erschien dieses Blatt zuerst nicht in Hamburg, sondern in dem benachbarten holsteinischen Dorfe Schiffbeck, Der dortige Buchdrucker Hermann Heinrich Holle gab wahrscheinlich schon von 1710 an ein Blatt unter dem Namen Schiffbecker Posthorn heraus, das so gefiel, daß er es schon bald erweitern konnte; es erschien vom 22. Juli 1712 ab unter dem Titel „Aviso oder Holsteinische unparteiische Correspondente" zweimal wöchentlich. Schon damals war die Zeitung auch an der Börse in Hamburg zu haben. Aus unbekannten Gründen stellte Holle das Erscheinen seines Blattes von 1714 bis 1721 ein, es erschien dann aber unter dem Titel „Staats und gelehrte Zeitung des Holsteinischen unparteiischen Correspondenten" etwas anspruchsvoller wieder und blieb bis auf den heutigen Tag unter wechselndem Titel und Besitzern bestehen. Zunächst übernahm Holles Schwiegersohn Grund die Zeitung und übersiedelte mit dem Verlag nach Hamburg, wo sie von 1731 weiter erschien, nachdem die Bezeichnung Holsteinischer durch Hamburger ersetzt worden war.

Zu den um die Mitte des 18. Jahrhunderts in Hamburg bestehenden Zeitungen gesellten sich von 1766 an die Hamburger Neue Zeitung und die Hamburgischen Adreß-Comptoir-Nachrichten, für die Johann Hoeck kaiserliche Privilegien erhalten hatte. Alle Zeitungen hatten sich hervorragende Schriftleiter und Mitarbeiter gesichert und besaßen Korrespondenten in allen Hauptstädten. Kein Wunder, daß unter solchen Umständen die Hamburgischen Zeitungen „die höchste Entwicklung im deutschen Zeitungswesen des 18. Jahrhunderts erreichten" und der Hamburgische Correspondent zu einer Zeit (um 1800), wo die „Times" in 8000 Exemplaren aufgelegt wurde, auf eine Auflage von 20—30000 Stück geschätzt wurde. Diese Bedeutung ging soweit, daß in Warschau von 1788 ab mehrere Jahre hindurch eine französische Übersetzung des ganzen hamburgischen Correspondenten als „Gazette de Hambourg" erschien und für die zahlreichen Emigranten in Hamburg eine besondere Übersetzung dieses Blattes unter demselben Titel gedruckt wurde. Noch ehe das 18. Jahrhundert zum Abschluß kam, wurde in Hamburg ein Blatt gegründet, das damals ein Konkurrenzunternehmen gegen die Wieringsche Zeitung angesehen wurde: die Wöchentlichen Gemeinnützigen Nachrichten von und für Hamburg (jetzt „Hamburger Nachrichten"). Vielleicht war diese am 29. Februar 1792 zuerst von Johann Heinrich Hermann aufgelegte und zunächst nur als Intelligenzblatt gedachte Zeitung als Fortsetzung des Privilegierten hamburgischen Anzeigers des Ratsbuchdruckers König aus dem Jahre 1737 gedacht.

In dieses blühende, weit über die Grenzen der Stadt wohlbekannte Zeitungswesen fiel wie ein Frostschauer die Napoleo-

nische Zeit. Am Beginn des Jahres 1812 hatte Hamburg nur noch zwei Zeitungen, von denen nur eine, der Correspondent, politischen Charakters war. Alle andern waren unterdrückt. Nur langsam erholte sich das Buchdruckergewerbe wieder von dem schweren Schlägen der Franzosenherrschaft. Die Zeit nach der Befreiung bis 1848 zeigt uns sein allmähliches Erstarken, und mit dem wachsenden politischen Interesse auch die Zunahme des Bestrebens, sich publizistisch zu betätigen. Der erste, der sich wieder an die Herausgabe eines Blattes heranwagte, war Friedrich Menck, der den Beobachter an der Alster, oder wie er sein Blatt bald nannte, den Hamburger Beobachter herausgab. Diesem Blatt fügte er 1823 das Archiv für Kunst und Wissenschaft und 1828 die Fremdenliste hinzu. Nachdem 1834 Beobachter und Archiv vereinigt waren, ging die Fremdenliste zunächst in den Beobachter und dann in die Morgenzeitung über, die 1852 Mencks ältestes Zeitungsunternehmen ablöste. Während die Hamburger Nachrichten seit 1814 wochentäglich erschienen, blieb der Correspondent noch bis 1812 bei seinem viermal wöchentlichem Erscheinen stehen. Der Beobachter kam wöchentlich einmal, später zweimal heraus. Gerhard v. Hosstrups Listen der Börsenhalle, am 19. Juli 1805 gegründet, wurden von 1819 ab wöchentlich sechsmal aufgelegt, erhielten aber neben ihrer Wichtigkeit für den Handel ihre eigentliche Bedeutung erst, als die Adreß-Comptoir-Nachrichten sich 1846 durch ihre Haltung in der Schleswig-Holsteinischen Frage die Entziehung des Debits in den Herzogtümern und dem Dänischen Reiche, ihrem Hauptabsatzbebiet, zugezogen hatten und daher ihr Erscheinen einstellen mußten.

Die verhältnismäßig milde Handhabung der Zensur in Hamburg, die sogar zur Folge hatte, daß Blätter wie der „Telegraph für Deutschland" von Frankfurt a. M. hierher verlegt wurden, ließ noch in der vormärzlichen Zeit eine Reihe von Blättern entstehen, von denen aber nur der 1824 gegründete Freischütz eine längere Lebensdauer hatte. Er erschien bis 1877 und ging dann ins Hamburger Fremdenblatt über. Kaum aber war die Presse von den lähmenden Banden der Zensur befreit, so sprossen die Zeitungen auch in Hamburg massenweise empor. Eine sehr große Beliebtheit errang die 1848 von J. F. Richter gegründete und Moritz Reichenbach äußerst geschickt redigierte Reform. Nicht ohne Verdienst um die freiheitlichere Ausgestaltung der hamburgischen Verfassung und des gesamten Lebens der Stadt vermochte die Zeitung sich in späteren Jahren doch nicht mehr zu halten, da die Nachfolger Richters die Zeichen der Zeit nicht mehr richtig zu deuten verstanden. Am 28. Februar 1892 stellte die Zeitung ihr Erscheinen ein. Um dieselbe Zeit ging ein anderes Blatt ein, das ein Vierteljahrhundert hindurch infolge seiner der Reform ähnlichen Aufmachung na-

mentlich in den unteren Schichten des Volkes gern gelesen wurde: die Hamburg-Altonaer Tribüne. 1861 war sie von Sahlmann begründet, am 25. Dezember 1892 erschien ihre letzte Nummer.

Die Vorrechte der alten Blätter, von denen Correspondent, Nachrichten und Börsenhalle weiter bestanden, waren durch die Aufhebung der Zensur 1848 und durch das Reichspressegesetz von 1874 geschwunden. Die Börsenhalle, die seit 1855 täglich in zwei Ausgaben erschien, war im Jahre 1868 mit dem Correspondenten zusammen in den Besitz der neu gegründeten Aktiengesellschaft Neue Börsenhalle übergegangen. Seitdem hat der Verlag beider Blätter mehrfach gewechselt. Mitsamt dem seit 1884 übernommenen Handelsblatt ging er zunächst in den Besitz von August Scherl über, unter dessen Leitung das alte Hamburger Börsenblatt mit dem 31. Dezember 1902 im 98. Jahrgang zum letzten Male erschien. Mit dem 1. Januar 1903 wurde als Morgenausgabe die neue Hamburger Börsenhalle vorgelegt, die aber als selbständiges Blatt aufhörte, als der Correspondent abermals den Besitz wechselte und in den Verlag von Ernst Hirt überging. Sie blieb aber Beiblatt des Hamburgischen Correspondenten. Derselbe Zeitungsunternehmer gibt seit 1897 die Hamburger Neuesten Nachrichten heraus, die aus der seit 1891 erschienenen Hamburger Freien Presse und der 1893 begründeten Hamburger Zeitung, die verschmolzen wurden, hervorgegangen sind. Die Mittagsausgabe des Correspondenten ist mehr und mehr zu einem selbständigen Organ, dem Mittagsblatt, geworden, das sich namentlich in neuester Zeit in Redaktion und Aufmachung wesentlich von dem altehrwürdigen Organ unterscheidet.

Im Gegensatz zum Correspondenten, Hamburgs ältestem Blatt, das jetzt im 190. Jahrgang steht, sind die Hamburger Nachrichten ununterbrochen in einem und demselben Verlag, Hermanns Erben, erschienen. Eine hervorragende politische Bedeutung gewannen sie, als Dr. Emil Hartmeyer sen. dem Fürsten Bismarck nach seiner Entlassung „das weiße Papier seines Blattes zur Verfügung stellte" und fortan viele Leitartikel und sonstige Aufsätze der Nachrichten als Äußerungen des Altreichskanzlers galten. Auch nach dem Tode des Fürsten ist die Zeitung diesen Traditionen getreu geblieben. Wie der Correspondent ist auch diese Zeitung zu dreimaligem Erscheinen übergegangen; nachdem man schon früher einmal eine Fünfuhr-Nachmittags-Ausgabe veranstaltet hatte, die aber bald wieder eingestellt wurde, erscheint seit dem 18. Februar 1919 nach dem Vorbilde der Berliner „BZ am Mittag" eine „HN am Mittag", die ihr Hauptgewicht auf Sport und die Ereignisse des Tages legt, die sich bis zum Börsenbeginn zugetragen haben. Auch Illustrationen weist das Blatt auf.

Die größten Wandlungen unter den alten Hamburger Blättern hat die Hamburger Morgenzeitung, jetzt das Hamburger

Fremdenblatt durchgemacht. Die ständig neben der Morgenzeitung erscheinende Fremdenliste, die seit 1862 als „Fremdenliste, Handels- und Coursblatt", der Morgenzeitung einen Untertitel verliehen hatte, wurde seit 1863 als Hamburger Fremdenblatt Haupttitel. Während bis dahin die Morgenzeitung morgens und abends herausgegeben war, erschien das Blatt vom 24. September 1864 nur des Abends und war bis zum Ausbruch des Weltkrieges seit dessen Beginn es sofort morgens in zweiter Ausgabe erschien, das typische Abendblatt Hamburgs. 1907 erwarb Albert Broschek den Hauptanteil und verwandelte das Unternehmen später in die Commanditgesellschaft Albert Broschek & Co., in deren Verlag das Fremdenblatt, das sich durch die Einführung des Kupfertiefdruck-Verfahrens in den Rotationsdruck ein neues eigenartiges Gepräge verliehen hat, jetzt im 92. Jahrgang erscheint.

Mit dem Erwachen stärkeren politischen Lebens in Hamburg hat sich auch die Parteistellung der älteren Blätter Hamburgs ausgebildet. Während die Nachrichten in Bismarckschen Überlieferungen wandelnd den deutschnationalen Standpunkt vertreten, ohne indessen direktes Organ dieser Partei zu sein, gibt der Correspondent in seinen politischen Darlegungen die Auffassung der Deutschen Volkspartei wieder. Das Hamburger Fremdenblatt, an sich vollständig unabhängig, steht den Anschauungen der Deutschen Demokratischen Partei nahe. Der lebhafter sich betätigende politische Sinn und namentlich die Zunahme der Hamburger Bevölkerung seit dem Zollanschluß legte auch die Gründung neuer Zeitungen nahe. Insbesondere forderte das Anwachsen der Sozialdemokratie naturgemäß ein eigenes Organ für diese Partei: das Hamburger Echo wurde 1887 gegründet als Fortsetzung von drei infolge des Sozialistengesetzes verbotenen Blättern, unter denen namentlich die Bürgerzeitunng besondere Erwähnung verdient. Der im Jahre darauf gegründete General-Anzeiger, machte insofern von Blättern gleichen Schlages und Ursprungs eine rühmliche Ausnahme, als er nicht parteilos blieb, sondern sich der fortschrittlichen Volkspartei, nach der Revolution der Deutschen Demokratischen Partei anschloß. Der gleichen politischen Farbe gehört die 1896 aus demselben Verlage hervorgegangene Neue Hamburger Zeitung an, jetzt im Verlage von Hendel & Co. Endlich ist aus der Vorkriegszeit noch das seit 1893 in der Hanseatischen Druck- und Verlagsanstalt erschienene Deutsche Blatt zu erwähnen, das die Ansichten der Deutschsozialen Reformpartei vertrat und später den Titel Deutschsoziale Blätter annahm. Nach dem Kriege ist das Organ nicht wieder erschienen.

Während des Krieges haben wie die gesamte deutsche Presse auch die Hamburger Zeitungen durch die Militärzensur unendlich viel zu leiden gehabt; es hat hier wie anderswo nicht an Zensur-



17 - Kohlenkipper am Kirchenpauer-Kai



18 - Getreideheber im Kuhwärderhafen

lücken, Androhung der Vorzensur und sogar an Erscheinungsverboten gefehlt. Als die Revolution den Krieg ablöste, konnte man dieselbe Beobachtung machen wie 1848: das Erscheinen von einer Menge von Zeitungen, denen von vornherein das Stigma der Eintagsfliege auf dem Titelblatt stand. Geblieben sind hiervon nur die Hamburgische Volkszeitung, das Organ der Unabhängigen Sozialistischen Partei Deutschlands, die Kommunistische Arbeiterzeitung und ihre Antipode, die Hamburger Warte.

Damit ist die Entwicklung auf dem Gebiet der hamburgischen Presse aber noch keineswegs abgeschlossen. Wie alles bei uns im Fluß ist, wie Parteien und wirtschaftliche Zusammenschlüsse überall neu erstehen, so kann auch jeder Augenblick neue Zeitungsgründungen hervorrufen. War aber angesichts des ungeheuern Kapitals, das zur Gründung und namentlich Durchführung einer allen modernen Ansprüchen gerecht werdenden Tageszeitung erforderlich ist, schon vor dem Kriege die Gründung eines Zeitungsunternehmens eine außerordentlich schwierige und mit ungeheueren Opfern und Aufwendungen verbundene Aufgabe, so gilt das heute angesichts der Knappheit und Teuerung des Papiers und aller andern zur Herstellung einer Zeitung erforderlichen Rohstoffe, der Erhöhung der Gehälter und Löhne, wie der Post-, Telegraphen- und Telephon-Gebühren in erhöhtem Maße. In der Zeit des Wiederaufbaues wird es daher in erster Linie Aufgabe der deutschen Presse sein, den hohen kulturellen und wirtschaftlichen Stand wieder zu erreichen, den sie, wie vor Beginn des napoleonischen Zeitalters, so auch vor Ausbruch des Weltkrieges besaß. Das wird eine zchwere Arbeit sein, aber sie wird veredelt durch das Bewußtsein, saß jeder Fortschritt, der sich in der Presse widerspiegelt, gleichdeitig ein Gewinn an den Kulturgütern des Volkes ist.

BILDENDE KUNST

VON PROF. DR. PAULI, DIREKTOR DER KUNSTHALLE

Vergangenheit und Gegenwart einer Stadt finden ihren symbolisch anschaulichen Ausdruck in der Kunst. Sie zeigt uns freilich nur einiges von dem, was andere Wissensquellen uns weit ausführlicher übermitteln, diese Auswahl aber in größter Deutlichkeit und oftmals auch in Ergänzung jener Quellen. Wo die Menschen schweigen, reden immer noch die Steine. — Freilich haben sie uns in Hamburg nicht so viel zu erzählen wie in anderen Großstädten eines ähnlich ehrwürdigen Alters. Denn hier haben geographische Lage, geschichtliche Ereignisse, elementare Unglücksfälle und das Leben der Bewohner zusammengewirkt, um in ungewöhnlichem Maße das Antlitz der Stadt wieder und wieder zu verändern, so daß nur noch in schwachen Spuren die ältere Geschichte anschaulich weiterlebt. Daß Hamburg einmal der Sitz eines für den europäischen Norden bedeutsamen Erzbistums war und fürstlicher Landeshoheit unterstand, sagt uns kein Baudenkmal mehr. Die Burgen der Schauenburger Grafen an der Alster und an der Südwestecke des alten Hamburg, dem jetzigen Hopfenmarkt, sind schon im Mittelalter gefallen, und seitdem der Dom 1805 abgebrochen wurde, erinnert nur noch der Name der Domstraße an den geistlichen Herrensitz. Aus dem furchtbaren Brande, der 1842 ein Fünftel der Stadt zerstörte und 20 000 Einwohner obdachlos machte, sind nur zwei der mittelalterlichen Kirchen, St. Jakobi und St. Katharinen, unversehrt hervorgegangen, und auch diese zeigen nicht mehr ihre ursprünglichen Formen. Das Unglück wollte es, daß in neuester Zeit, im Juli 1906, auch der bedeutendste der späteren Kirchenbauten, die große Michaeliskirche, die glänzende Schöpfung Sonnins aus der Mitte des achtzehnten Jahrhunderts, einer Feuersbrunst zum Opfer fiel. Die namentlich bis zum großen Brande ungewöhnlich enge Bebauung der Stadt, wie sie sich unter dem Druck des Befestigungsringes ergeben hatte, nötigte wiederholt zu radikalen Durchlüftungen des Straßennetzes bis in die Gegenwart.

Dennoch vermittelt uns der allgemeine Eindruck der Stadt ein deutliches Bild von dem historisch gefestigten Charakter seiner Einwohner. Hamburg ist die Bürgerstadt, die zu Reichtum und Macht gelangt ist, ohne das Emporkommen einzelner übermächtiger Geschlechter zu dulden. Wenn wir es nicht ohnehin wüßten, wir könnten es aus einer Wanderung durch seine Straßen entnehmen. Es fehlen die weiträumigen architektonischen Anlagen, in denen eine monarchische oder auch eine mächtige kommunale Regierung sich darzustellen liebt — Anlagen, die erfahrungsgemäß auf die gesamte Bebauung einer Stadt ihren regulierenden Einfluß aus-

üben. Es fehlten aber auch die großen Häuser einzelner Patrizier, wie sie noch heute das Stadtbild süddeutscher Handelsplätze, z. B. in Augsburg und Basel mitbestimmen. Wohl sind im achtzehnten Jahrhundert einzelne palastartige Privathäuser entstanden — es sei nur an das heutige Stadthaus erinnert, das 1717 für den Baron Görtz erbaut wurde — allein sie beherrschten nicht ihre Umgebung und sind seither bis auf wenige wieder verschwunden. So ist das seigneuriale Leben des achtzehnten Jahrhunderts ohne architektonischen Ausdruck in Hamburg geblieben.

Der Reichtum konzentrierte und verbarg sich in der Einrichtung der äußerlich schlichten Privathäuser. Was hier an Kunst beisammen war, Gemälde, kostbares Mobiliar und Gerät, geschnitzte Täfelungen, reichverzierte Stuckdecken, ist längst zerstreut und bis auf die Reste, die in den Museen Unterkunft gefunden haben, verloren gegangen. Die hamburgischen Möbel des späten achtzehnten Jahrhunderts, den englischen ähnlich und von Sammlern begehrt, sind immer noch nicht selten anzutreffen und leben in fortgezeugten Nachbildungen weiter.

In den Museen finden wir auch die wertvollsten Kunstschätze der alten hamburgischen Kirchen. An geweihter Stätte stehen nicht mehr viele Kunstwerke hohen Ranges. Wenn wir den Flügelaltar der Lukasbrüderschaft des Meisters Hinrich Bornemann in der Jakobikirche von 1469 und die in schwarzem Marmor errichtete, mit Alabaster-Figuren geschmückte Kanzel der Katharinenkirche, eine italienische Arbeit aus der Mitte des siebzehnten Jahrhunderts, hervorheben, haben wir das Bedeutendste genannt. — Die künstlerischen Eindrücke, die uns das alte Hamburg heute übermittelt, beruhen somit in erster Linie auf den beiden hervorragenden Kirchenbauten aus der Mitte des achtzehnten Jahrhunderts, der Dreifaltigkeitskirche von Prey und der großen Michaeliskirche, die einige Jahre später von Sonnin erbaut wurde, neben dem Prey in einem noch nicht ganz aufgeklärten Umfang tätig war. (Daß die letztere tatsächlich ein Neubau der jüngsten Vergangenheit ist, kommt für den Anblick des Äußeren nicht in Betracht, da lediglich die alten Formen wiederholt wurden.) Neben ihnen erhebt sich schlank, lebendig gegliedert der Turm von St. Katharinen aus dem Anfang des siebzehnten Jahrhunderts, mit seinem goldenen Kronreif, ein jedem Hamburger ans Herz gewachsenes Wahrzeichen der Heimat. In den engen Straßen der inneren Stadt wird man noch manche wertvollen architektonischen Einzelheiten an reichgeschmückten Portalen, Giebeln und Hausfluren finden. Im ganzen genommen ist es aber nicht dies und jenes an alter Kunst, sondern die Fülle malerischer Bilder, die den Blick gefangen nimmt, das Gewirr der Straßen, das von den Wasserzügen der Fleete durchschnitten wird. Die dunstige Atmosphäre versöhnt die Farben und verhüllt

und Vergoldung ist modern. Abgesehen davon kommen etwa noch die Mittelgruppe vom Altar der Lukasbrüderschaft von 1469 und die Madonna vom Fischeraltar von 1500, beide in der Jakobikirche, in Betracht. Auf die barocke figurengeschmückte Kanzel der Katharinenkirche war bereits hingewiesen. Die spätere Entwickelung des Barock und Rokoko hat uns keine bemerkenswerten plastischen Kunstwerke hinterlassen, Ein anmutiges Grabrelief aus der Spätzeit des achtzehnten Jahrhunderts von dem Straßburger Landolin Ohmacht bewahrt das Museum für Kunst und Gewerbe. Damals war der Zusammenhang zwischen der beherrschenden Architektur und der Plastik noch nicht gelockert. Er gewährte der Arbeit des Bildhauers Haltung. Erst das neunzehnte Jahrhundert brachte die Auflösung; Architektur und Plastik gingen ihre eigenen Wege. Als bevorzugte plastische Aufgabe erscheint das freistehende Denkmal, das bezeichnender Weise am liebsten in Grünanlagen und nicht in Anlehnung an einen architektonischen Hintergrund aufgestellt wird. Das große Kaiserdenkmal von Schilling mag als Beispiel dafür dienen, wie sehr damals die Schwesterkünste einander entfremdet waren. Mit seiner breiten Plattform und einem Streifen Gebüsch im Hintergrunde steht es inmitten des Rathausmarktes, auf einem Platz für sich, der den Absichten der architektonischen Anlage Chateauneufs schnurstraks zuwiderläuft. — Die Formen der Denkmäler sind in einem durch Konvention gemilderten Naturalismus gehalten — am besten, wenn am wenigsten konventionell. Schapers sitzender Lessing am Gänsemarkt und Tilgners naiv naturalistischer Bürgermeister Petersen gegenüber dem Stadthaus können in ihrer Art in allen Ehren bestehen. — Ein neuer Wille kündet sich in Lederers großem Bismarckdenkmal pathetisch an. Der Held erscheint hier, dem Roland des Mittelalters vergleichbar, als der Hüter vaterländischer Rechte und Freiheit — vom Zeitlichen abgelöst. In den gewaltigen Dimensionen stellt sich das Machtbewußtsein des Kaiserreiches dar. Hier ist eine neue Verschmelzung von Architektur und Plastik erreicht, wenn auch nicht ganz im Sinne des dem Künstler vorschwebenden Mittelalters.

Soweit unsere Kunde reicht, hat sich die Kunstübung in Hamburg im Gegensatz zu dem benachbarten Bremen nicht sowohl der Plastik als der Malerei zugewendet. Neben wenigen Bildhauern erscheint seit dem späten Mittelalter eine stattliche Reihe vortrefflicher Maler. Ja zeitweise, um 1400 und dann wieder vier Jahrhunderte später, zu Beginn der neuesten Zeit konnte Hamburg als Vorort eines weiten norddeutschen Kunstgebietes gelten. Nur die Bildung einer kontinuierlichen Schule wollte nicht gelingen. Vielmehr war es so, daß jedes neue Geschlecht von auswärts neue Anregungen mitbrachte, um sie auf hamburgische Art zu verwerten. Die Beispiele dieser Entwicklung finden sich mit verschwindenden Ausnahmen in der Kunsthalle beisammen.

hamburgische Besonderheit wurde das große Kontorhaus ausgebildet, das hie und da in der Altstadt entstand und dessen Typus die Mönckebergstraße beherrscht. Die Reihen gewaltiger Geschäftspaläste, die vom Rathausmarkt zum Hauptbahnhof führen, sind das monumentale in Deutschland einzig dastehende Denkmal eines weltumspannenden Handels. Wie bezeichnend ist es doch, daß die neue Architektur sich an Aufgaben des Zweckbaus entwickelt, die von der vorherrschenden Generation vielmehr als hoffnungslos unkünstlerisch angesehen und behandelt worden waren! Die Bauten von Höger (Klöpperhaus und Rappolthaus) und Bensel (Südseehaus und Levantehaus) dürfen rühmend hervorgehoben werden. Zugleich hatte die staatliche Leitung des Hochbauwesens bedeutsamen Einfluß gewonnen, nachdem Fritz Schumacher sie 1909 übernommen hatte. In erstaunlich kurzer Zeit gelang es ihm, eine Menge von öffentlichen Gebäuden der verschiedensten Bestimmung einheitlich, im Geiste unserer Zeit zu vollenden. Es liegt seiner Art fern, in betont modernen Formen seine Individualität zum Ausdruck zu bringen. Vielmehr zeichnet er sich durch eine schlichte Sachlichkeit aus, die nur das Notwendige auszudrücken scheint, freilich in edlen Rhythmen unter sorgfältiger Anpassung an die Umgebung und beseelt durch alte norddeutsche Tradition. Wie er sich, wenn es sein muß, einem großen historischen Baudenkmal anzupassen weiß, mag sein Pastorat zu St. Michaelis zeigen. Das schlichte Haus mit seinem Mansardendache ist der Kirche Sonnins bescheiden untergeordnet, indem es gleichzeitig ihre Wirkung steigert. Sein Material ist der Backstein, scharf gebrannt in dunklen Schattierungen, die der Mauerfläche ein diskretes Leben verleihen. Unter seinen zahlreichen Bauten einzelne aufzuzählen, würde zu weit führen. Einer der vortrefflichsten ist jedenfalls das Museum für hamburgische Geschichte am Holstenwall, das eben jetzt seiner Vollendung entgegengeht. Es war ein Glück für Hamburg, daß diesem Manne kurz vor der Katastrophe des Weltkrieges ausgiebige Gelegenheit zur Betätigung gegeben wurde.

Die Plastik spielt im hamburgischen Kunstbesitz keine große Rolle. Im Mittelalter war sie an die Architektur oder im Altarschrein an die Malerei gebunden und lebte hier — im Lande des Backsteinbaus — weniger am Äußeren als vielmehr im Inneren der Kirchen. An älterer Steinplastik ist verschwindend wenig erhalten; holzgeschnitzte Figuren sind früheren Bränden und anderer Zerstörung zum Opfer gefallen. So ist denn von altem heimischen Bildwerk als das wertvollste die Reihe der Skulpturen am Hochaltar der Petrikirche (jetzt in der Kunsthalle) übrig geblieben. Sie sind um 1380 entstanden, und offenbaren dem aufmerksamen Beschauer eine überraschende Fülle sehr lebendiger Beobachtung und ein in seiner Gebundenheit edles Stilgefühl. Ihre Bemalung

hunderts setzt der Zug aus dem Westen mit erneuter Kraft ein. Um ihres Glaubens willen vertriebene Protestanten kommen aus den südlichen Niederlanden nach Hamburg und tragen zur Mehrung des Handels und aller jener Kulturgüter bei, die sich dem Schiffe des Kaufmanns anheften. Um die Jahrhundertwende ist einer der namhaftesten Archtekturzeichner und Ornamentisten der Antwerpener Schule, Hans Vredeman de Vriese, vorübergehend in Hamburg tätig. Sein Beispiel wirkt anregend auf die hamburgische Architektur; auf niederländische Vorbilder weisen auch die hamburgischen Maler des siebzehnten Jahrhunderts zurück. Unter ihnen zeichnet sich der hochbegabte, freilich sehr ungleichmäßige Matthias Scheits aus. Er ist in Haarlem ausgebildet und stellt sich in seinen besten Arbeiten, deren nervöses Temperament merkwürdig von der Schwerfälligkeit seiner geringeren Bilder absticht, den angesehenen holländischen Meistern seiner Zeit ebenbürtig an die Seite. Sein Zeitgenosse ist der ausgezeichnete Stillebenmaler Jurian Jakobsen, ein Schüler des Antwerpeners Frans Snyders. Auch der seiner Zeit hoch gefeierte Bildnismaler Balthasar Denner, der in der ersten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts von Hamburg aus die vornehme Gesellschaft des nördlichen Europa mit Bildnissen versorgte, steht auf den Schultern der Niederländer. Dann freilich ändert sich allmählich die Orientierung der heimischen Kultur. Frankreich, Italien und mittelbar die Antike gewinnen allmählich an Geltung. Der Stil des Rokoko ist seines ursprünglich französischen Gepräges ungeachtet wesentlich international. Gleichzeitig aber erwacht in Hamburg — und hier früher noch als im übrigen Deutschland — das nationale Selbstbewußtsein. Zunächst sind es die Dichter, in denen es lebt. Hamburg wird mit Lessing, Brockes, Hagedorn, Klopstock, Claudius und Voß einer der Vororte der deutschen Literatur. Der Geist der hier sich entzündet, findet erst später seinen Ausdruck in der bildenden Kunst. Zunächst haben noch die internationalen Akademiker das Wort. Auf Jakob Tischbein folgt sein Neffe und Schüler, der frühere Neapeler Akademiedirektor Wilhelm Tischbein. Die Kunsthalle gewährt von seiner matt akademischen Malerei eine fast allzu reichliche Übersicht. Sein größtes Verdienst war es, zeitgemäß zu sein, und sein Glück war die Freundschaft Goethes, der ihm einen Bruchteil seiner Unsterblichkeit schenkte.

Was damals, um 1800, als wahrhaft deutsch in unserer Kunst keimhaft beschlossen lag, entfaltete sich in Philipp Otto Runge. Ihn haben wir als den Verkünder einen neuen Zeit an der Schwelle des neunzehnten Jahrhunderts zu ehren. Die Zeitgenossen haben ihn nur ahnungsvoll verstanden als den Gestalter romantischer Phantasien über Welt und Menschenschicksal. Doch es ruhten reichere Anlagen in ihm; er hatte Gedanken für Architekten, Ornamentiker, Maler bereit und die Kraft, sich vielseitig auszudrücken. Freilich



19 - Umschlag „im Strom"



Phot. v. Ferd. Braune

20 - Eisenbahn-Elbbrücke

entwand ein früher Tod ihm sein Werkzeug, und bald wurde es wieder still von ihm. Die Geschichte aber gewährt dem Frühvollendeten die Gerechtigkeit, daß sie für die Nachwelt den Schleier von seinen vergessenen Werken zieht und das hervorhebt, was — von ihm vorausverkündet — sich später erfüllt hat. Somit verknüpft sie ihn mit einer von ihm selber kaum geahnten Nachfolge. Die neueste Zeit hat den Weg zu Runge erst recht wieder gefunden, und unsere Kunstfreunde werden dankbar dafür sein, nahezu seine gesamte künstlerische Hinterlassenschaft in der Kunsthalle vereinigt zu finden.

Die jüngeren Zeitgenossen Runges in Hamburg sind nicht seine Geistesverwandten. Ihr Vorhaben ist weit bescheidener. Ganz der greifbaren Gegenwart zugewendet, zeigen sie sich bemüht, sich selbst, ihr Leben und ihre Umgebung malerisch zu verewigen. Auch ihnen ist erst die Nachwelt gerecht geworden. Sie hat es erkannt, wie sehr diese redlichen Meister als die Interpreten der bürgerlichen Kultur der sogenannten Biedermeierzeit zu würdigen sind. Ihre fertigen Bilder sind bisweilen von pedantischer Trockenheit, in ihren Studien lebt aber eine Frische, die den Impressionismus der zweiten Jahrhunderthälfte ankündigt. Eine führende Persönlichkeit ragt nicht unter ihnen hervor, vielmehr wollen sie als Gruppe gewürdigt sein, diese Oldach, Speckter, Wasmann, Janssen und wie sie heißen mögen. Die besten unter ihnen sind früh gestorben oder doch als Künstler bei Zeiten wieder vertrocknet. Es waren Frühblüher. Andere, wie Nerly und Christian Morgenstern, brachten, es später in der Fremde zu Ehren, ohne darum an innerem Werte zu steigen. In der Heimat blieb Otto Speckter, ein vortrefflicher Illustrator, der als Meister der Bilder zu Heys Tierfabeln einer der volkstümlichsten Freunde der deutschen Jugend geworden ist. — Im ganzen genommen darf man die kleine hamburgische Schar, die in der Kunsthalle vollzählig zusammensteht, als eine der letzten Vertretungen einer rein deutschen, von keinem akademischen Internationalismus angekränkelten Kunst ansehen. Ihnen folgt eine Weile Stillstand. Erst gegen das Ende des neunzehnten Jahrhunderts regt es sich wieder. Von Lichtwark ermuntert ließ sich eine Reihe jüngerer Maler in Hamburg festhalten, um in der Schilderung der Heimat (der Absicht nach im Geiste jener Frühvollendeten) ihre Lebensaufgabe zu finden. Eine Zeit lang schien das auch zu gelingen. Die Kunsthalle bewahrt in ihren Sälen der neuesten Hamburger die Denkmäler jener Spätzeit des Jahrhunderts in den Bildern der Siebelist, Illies, Eitner, v. Ehren und ihrer Gesinnungsgenossen. Die Künstlerschaft, die ihre eigenen Wege sucht, ließ sich indessen nicht daheim fesseln. Die nächste Generation drängte wieder hinaus und fand in Paris Anschluß an die letzten Vertreter des Impressionismus, die den Übergang zu neuen Zielen darstellen. Unter diesem Zeichen schloß sich aber-

mals eine wohl aufeinander abgestimmte Gruppe zusammen, unter der als die namhaftesten Nölken, Ahlers-Hestermann, Friedrichs anerkannt werden. Auch diese sind inzwischen zwar nicht übertroffen, doch überholt von einer Jugend, die den Expressionismus der Gegenwart vertritt.

Neben der Malerei hat die angewandte Kunst sich in Hamburg zu hoher Bedeutung entwickelt. In der vortrefflich eingerichteten Kunstgewerbeschule (einem Bau Schumachers) versammelt sich um Czeschka als die führende Persönlichkeit ein Kreis von Künstlern und Schülern, die auf den verschiedenen Gebieten künstlerischer Technik Ausgezeichnetes geleistet und Hamburgs Namen auf mancher Ausstellung moderner Kunst zu Ehren gebracht haben. — Leider nur bereitet es einstweilen noch Schwierigkeit, die Gastfreundschaft, die Hamburgs Künstler auswärts genießen, daheim zu erwidern. Es fehlt an einem Ausstellungsgebäude. Doch sind inzwischen die Vorbereitungen dafür getroffen, um dem Mangel abzuhelfen — allen Schwierigkeiten der Zeit zum Trotze.

Die geschichtliche Entwickelung hat es mit sich gebracht, daß im künstlerischen Leben Hamburgs die Museen eine besondere Rolle spielen. Sie wurden die Heimstätte der durch die Veränderungen der alten Stadtteile frei werdenden Kunstwerke. Die Kunsthalle stellt sich dank der Lebensarbeit Alfred Lichtwarks als ein in seiner Art einziges Museum der heimischen Malerei dar — erweitert durch eine hervorragende Galerie des neunzehnten Jahrhunderts. Das Museum für Kunst und Gewerbe, die Schöpfung Justus Brinkmanns, enthält, abgesehen von seinen übrigen Schätzen eine kostbare Sammlung hamburgischer Altertümer aus Stadt und Landgebiet und ergänzend zu beiden tritt das Museum für die Geschichte der Stadt Hamburg mit einem ansehnlichen Kunstbesitz.

LITERATUR UND THEATER

VON DR. ERNST BEUTLER
BIBLIOTHEKAR AN DER STADTBIBLIOTHEK

Hamburgs Kultur ist die des deutschen Bürgertums. So lange die ritterlichen Höfe und die hohen Stifte der Kirche Träger des literarischen Strebens waren, fehlt der Name unserer Stadt in der Geschichte der Literatur. Kaum daß wenige und fast verwischte Spuren die Zusammenhänge mit dem geistigen Leben Deutschlands bezeugen. Heldennamen der ritterlichen Epen und des Volksbuchs tauchen als Namen in Urkunden und alten Stadtbüchern auf, letzte und karge Merkmale dafür, daß auch hier an der Alster die Sage von König Artus und die Mär von Tristan und Isot gehört und gelesen worden sind. Vaganten sind hier durchgezogen, singend und dichtend; wir finden ihre kecken lateinischen Reime im hohen Norden wieder, aus dem Süden Deutschlands dort hinaufgetragen; Hamburg muß ihre Straße gewesen sein. Sicher hat auch an der erzbischöflichen Domschule eine eifrige Schar von Lehrenden und Lernenden sich in künstlichen liturgischen Rhythmen versucht; nichts ist erhalten. Aber sofort fließen die Quellen reichlicher, wenn wir uns mit dem ausgehenden Mittelalter den Kreisen der bürgerlichen Kunst nähern. Es ist höchst charakteristisch für die Stadt und ihre Stellung zu aller Literatur, daß die ersten, sicher überlieferten, literarisch künstlerischen Versuche szenische Spiele gewesen sind. Im Jahr 1400 hat hier eine große Aufführung vom Leiden und Sterben Christi stattgefunden. Wahrscheinlich hat eine Brüderschaft oder eine Zunft das Spiel veranstaltet. Bürger stellten die heiligen Personen dar. In jener Zeit waren die Mysterien längst aus dem Innern des Kirchenraums heraus ins Freie getreten. Irgend ein öffentlicher Platz der Stadt wird den Raum zum Spiel gegeben haben. Etwa aus derselben Zeit stammt auch das sogenannte „Hartebok". Diese Handschrift, die auf der Stadtbibliothek liegt, ist voll schöner und seltsamer Legendendichtungen und gehörte früher der alten Flanderfahrergilde. Flandrisch, oder wenigstens holländisch sind auch die Vorbilder, denen die deutschen Verse nachgedichtet sind, ein frühes Zeugnis für den niederländischen Einfluß, der dem Handelsweg folgte und durch eine ganze Reihe von Jahrhunderten angehalten hat, bis er erst im 18. durch den englischen abgelöst wurde. Der Codex ist berühmt als eine der bedeutungsvollsten Sammlungen mittelniederdeutscher Poesie, nicht nur für Hamburg, sondern für ganz Norddeutschland überhaupt. — 1466 und dann wiederum vierzehn Jahre darauf fanden abermals Passionsspiele statt. Der größte Maler, über den die Stadt verfügte, hat die Malereien dazu geliefert, Hinrik Funhoff, der Meister des Hochaltars von St. Johannis in Lüneburg und der Maria im Ährenkleid. Solche Spiele müssen

sich in wechselnden Abständen hier wiederholt haben. Bis zum großen Brand hatte sich eine geschriebene Spielankündigung erhalten — man hat sie den ältesten deutschen Theaterzettel genannt —, die die Aufführung des Mysteriums vom Tode des Herrn für mehrere Tage der Karwoche bekannt gab. Das Schriftstück stammte aus dem Anfang des 16. Jahrhunderts. Dann kam die Reformation. An die Stelle des geistlichen Spiels trat das des Humanismus. —

Gleich die Schulordnung Bugenhagens von 1529 ordnete auch das „Comedien Spelen" an. Acht Jahre später legte eine neue Ordnung diese Aufführungen für jedes Jahr fest; moderne Stücke sollten ebenso gegeben werden wie antike. Drei Jahrhunderte hindurch blieb diese Tradition bestehen, wenn auch die Form wechselte und wir über die einzelnen Spiele wenig Bescheid wissen. Ihre Bedeutung war, daß sie Verständnis und Begeisterung für das Theater und schauspielerische Übung über künstlerisch tote in literarisch fruchtbarere Zeiten hinüberretteten und so den Berufsschauspielern den Weg offen hielten. Johann Rist, später Pastor von Wedel und eine der herrschenden Literaturgrößen im Norddeutschland des 17. Jahrhunderts, bekennt, wieviel er durch solche Spiele gelernt habe. In Ostmanns Hause auf der St. Johannstraße ward 1630 sein erstes Schauspiel aufgeführt. — Wenig ist vom Fastnachtsspiel erhalten. Possen werden nicht aufbewahrt. Aber die drei Stücke von 1616 und 1618 genügen als Probe; sie verspotten den Bauern als dummen, betrunkenen und betrogenen Ehegatten. Inzwischen waren längst die Wandertruppen der Berufsschauspieler in die Stadt eingezogen. 1590 hatte eine holländische Gesellschaft „Parabeln und Historien" in „Kammerspielen" vorgestellt und 1623 war durch englische Komödianten, während König Christian von Dänemark vor den Toren lag, zum ersten Mal Hamlet auf deutschem Boden gegeben worden. Niederländische, deutsche und englische Truppen spielen nun in buntem Wechsel — der Schauplatz ist meist der Großneumarkt oder die kleine Fuhlentwiete —, bis 1688 unter Veltheim die erste Gesellschaft von Bedeutung einzog. —

Neben dem Theater war jetzt auch die Lyrik zu einiger Blüte gelangt. Flemming. Schuppius und später Neumeister haben geistliche Poesien geschrieben, Greflinger sorgt für frische sangbare Trink- und Liebeslieder, dreist und zugreifend, aber beliebt beim Patriziat wie in den Schänken und Stuben der unteren Stände. Zesen, eine weitaus vornehmere Natur, findet in Hamburg immer wieder den stillen Port seiner ruhelosen Wanderzüge. Die Sprache will er von den Fremdwörtern und den Schnörkeln der Barockmode reinigen, er huldigt der Frau, nicht wie die andern dem Weibe, aber seine deutschgesinnte Dichtergenossenschaft, die er am 1. Mai 1643 in Hamburg gründet, hat schwer zu ringen gegen

den „Elbischen Schwanenorden" und sein Haupt, den Pastor Rist, der von Wedel aus herrschsüchtig das literarische Leben Hamburgs unter seine eitle Führerschaft beugen will. Rist ist der produktivste des ganzen Kreises. Sein Beruf und immer neue Angst vor der rohen Soldateska des dreißigjährigen Krieges, der er auf seiner ungeschützten Landpfarre preisgegeben war, sind der Anlaß zu einer Unmasse von Bet- und Bußliedern geworden; daneben aber fertigt er dreißig Bühnenstücke, darunter einen Wallenstein, hält dauernd enge Fühlung mit den Komödianten in Hamburg und vertrinkt und verjubelt mit dem Urgroßvater des Dichters Hagedorn das Vermögen von dessen Gutsherrn.

Wirksamer als die Dichtergesellschaften faßt die Oper die Literaten zu einer Einheit zusammen. 1677 vom Ratsherrn Georg Schott am Gänsemarkt als erste stehende Oper mit deutscher Musik und deutschem Text erbaut, drückt sie dem geistigen Leben der Stadt um die Jahrhundertwende den Stempel auf. Keiser, der junge Händel, Mattheson wirken als Komponisten, von Bostel und Postel, Barthold Feind und der spätere sächsische Hofpoet König liefern die Texte. Unerhört prachtvoll ist die Ausstattung. Die schöne Konradine, Madame Riemschneider, später die Schwestern Monjo sind die Opernsterne. Es lockern sich die gesellschaftlichen Schranken zwischen den Künstlern hier und den Kaufherrn, Offiziers und Diplomaten dort, bis 1706 Hunold in einem skandalösen Schlüsselroman das leichte Treiben der Öffentlichkeit preisgibt. —

Durch die Oper war Hamburg in Deutschland eine Stadt von künstlerischem Ruf geworden. Durch Brockes und Hagedorn sollte sie für Dezennien Führerin werden. Beide stehen am Eingang unserer klassischen Literaturperiode. Brockes, der reiche Ratsherr, der Gemälde sammelt und seine Gedichte fertigt, als ob es Malereien im Stil der Niederländer wären, hat zuerst zur Anschauung, Schlichtheit und Natur zurückgefunden. Er ist mehr als der klassische Schilderer des niederelbischen Landlebens. Als erster predigt er in seinen Versen Religion ohne Konfession; er setzt an Stelle der brüchig gewordenen Dogmen die Moral und wird Verkündiger einer Lebensführung, die Halt und Richtung aus dem eigenen Innern nimmt. Darin gleicht ihm Hagedorn, nur daß dieser seine Gesinnungsgenossen nicht in der modernen Philosophie, sondern in der Antike sucht. Neben Sokrates liebt er Horaz und Anakreon. Vor Klopstocks Auftreten gilt er als der erste Dichter der Nation, dem die Jugend folgt.

Nach seinem Tode (1754) liegt das Schwergewicht wieder beim Theater. In geschlossener Folge ziehen die ersten Gesellschaften des Reichs nach Hamburg. Von 1728 bis 1740 hatte die Truppe der Neuberin hier gespielt. Ihre Kunst war revolutionär im besten Sinne. Nicht nur, daß sie versuchte, Stücke auch ohne den Hans-

wurst zu geben, sorgte sie dafür, daß der Schauspieler, statt seine Rolle zu schreien, reden lernte, daß Prosa als Prosa gesprochen und Verse richtig skandiert wurden. Aber noch immer hämmerte sie in ihrer Deklamation die Cäsur des Alexandriners mit starkem Akzent heraus und blieb steif in den Gesten. Das Publikum wußte ihr nicht gerecht zu werden; mit einer Hohnrede schloß sie 1740 die letzte Aufführung und verließ die Stadt, Von 1741 bis 57 spielte Schönemann im Haus der eingegangenen Oper am Gänsemarkt. Er schuf in Spiel und Vortrag den Stil, der bis zum Ende des Jahrhunderts in Geltung blieb. In Ekhof, der aus Hamburg stammte, und Ackermann hatte er die besten Kräfte der Zeit. Koch, der 1757 sein Erbe antrat, durch Friedrichs des Großen Kriege aus Leipzig vertrieben, und der bis zum Frieden von 1763 in Hamburg blieb, war ein schlechter Ersatz; er liebte noch die kreisförmigen Armbewegungen der französischen Schule, bei der er gelernt hatte, und deren Manieriertheit er in allem vertrat.

Mit seinen Nachfolgern, der Periode Ackermann-Schröder, beginnt die Glanzzeit des Hamburger Theaters. Das alte Opernhaus war baufällig geworden. Ackermann ließ an seiner Stelle auf eigene Kosten ein Schauspielhaus bauen, das 1765 vor einer glänzenden Versammlung mit einem Vorspiel Löwens eingeweiht wurde Es ist das Theater Lessings und Schröders gewesen; bis 1827 ist in ihm gespielt worden. Eine gleich gute Truppe wie die Ackermanns hat Hamburg weder vorher noch später gesehen. Der Prinzipal war unübertroffener Meister im Lustspiel; er hatte vor seiner Komödiantenzeit sich selbst viel in Feldzügen herumgeschlagen; jetzt fand er im Wachtmeister Werner der „Minna von Barnhelm" seine Glanzrolle. Tragödin war die berühmte Madame Hensel, neben ihr die Karoline Schulz-Kummerfeld. Den Ruhm der Truppe bildete Ekhof, der anerkannte Lehrer der jungen Generation und ihr großes Vorbild. Sein Beruf war ihm Zucht und durchdachte Arbeit. Vor allem war er der große Sprecher; wie sorgsam in jeder Nuance erwogen er die Worte seiner Rolle setzte, davon gibt uns Lessing Beispiele. Als 1766 Rivalität von Seiten der Hensel Zwiespalt in die Truppe brachte und Ackermann verärgert die Leitung aufgab, übernahm ein Konsortium von Finanzleuten die Direktion. So entstand die durch Lessing berühmt gewordene Entreprise.

Schon früher hatten Kreise der Stadt am Theater mitgeholfen. Die Oper hatte sich nur durch Zuschüsse von Bürgern halten können. Der Neuberin war Georg Behrmann ein tatkräftiger Mäzen gewesen, der ihr in seinen „Horaziern" und im „Timoleon" auch achtungswerte und zugkräftige Stücke lieferte. Für Schönemann hatte Borkenstein, damals noch Buchhalter, später reicher Kaufherr am Jungfernstieg und Vater von Hölderlins Diotima, den „Bookesbeutel" geschrieben, eins der beliebtesten Lustspiele

der Zeit, in dem Hamburger Geldstolz verspottet, obersächsische Bildung gepriesen wird. Jetzt hatten sich zwölf Bürger gefunden, für das Schauspiel die Tat Schotts zu wiederholen. Ein Nationaltheater sollte gegründet werden. Die besten Schauspieler des Reichs wollte man berufen. Ein Lessing sollte als Kritiker die Brücke zwischen Publikum und Bühne bilden, Löwen die künstlerische Direktion führen. Der große Plan schlug fehl. Aber Hamburg hatte den Gewinn, daß es Lessing für drei Jahre, 1767 bis 1770, in seine Mauern zog.

Seine Dramaturgie, die den Namen der Stadt trägt, war eine Zeitschrift, die im Anschluß an die Theaterabende die Leistungen der Dichter wie der Schauspieler kritisch begleiten sollte. Freilich sorgte die Empfindlichkeit der Madame Hensel dafür, daß schon vom 21. Stück an von den Darstellern geschwiegen werden mußte; um so gründlicher ward Lessings Auseinandersetzung mit dem herrschenden Drama. Sie warf die Autorität der Franzosen über den Haufen und schuf Raum für die Dramen unserer Klassiker und für Shakespeare. — Neben der Dramaturgie griff Lessing alte Arbeiten wieder auf. Gleich im ersten Sommer hat er aus allen Kräften an seinem „Faust" gearbeitet, den er noch im Winter gespielt wissen wollte. Ebenso sollte „Emilia Galotti" bühnenfertig werden, die in dreiaktiger Fassung vorlag. Der Zusammenbruch des Theaters ließ jedoch beide Stücke vorläufig Fragment bleiben. Dafür bekam der Dichter die Arme frei für Anderes. Im Juni 1768 begann er mit seinen „Antiquarischen Briefen" den berühmten Waffengang wider das damalige Kliquenwesen der deutschen gelehrten Welt. Lessing forderte Unabhängigkeit des Schriftstellers, Sachlichkeit vom Kritiker, er brach hier freie Bahn für die Wissenschaft, wie er es im Vorjahr mit seiner Dramaturgie für das kommende Drama getan hatte. Ein Jahrzehnt später sollte er mit dem Fragmentenstreit denselben Dienst der Religion und der Theologie leisten. Doppelt ist Hamburgs Name damit verknüpft: These und Antithese des Streites, beide stammen aus unserer Stadt. Im Hause der Familie Reimarus war Lessing ein seltsames Manuskript in die Hand gegeben worden. Verfasser war ein Freund von Brockes, Hermann Samuel Reimarus, der 1768 als Professor des Akademischen Gymnasiums gestorben war. Dem Titel nach nur eine „Schutzschrift für die vernünftigen Verehrer Gottes" war das Buch eine schneidende Anklage gegen Judentum und Kirche, sah im alten Testament eine israelitische chronique scandaleuse, die die Juden auch noch als geoffenbarte Religion auszugeben wagten, im Neuen Bund eine mißlungene politische Unternehmung des Messias und seiner Anhänger. Reimarus, Christ seinem Handeln, nicht dem Dogma nach, hatte mit diesem Werk in dreißigjähriger heimlicher Forscherarbeit sich religiöse Klarheit und Gewissensruhe erkämpft. Jetzt veröffentlichte Lessing von Wolfen-

büttel aus, ohne alle Ansichten des Reimarus zu teilen, Partien der Schrift. In dem Tumult, der losbrach, war Hamburg das Feldlager der Orthodoxie, und als ihr Vorkämpfer stritt der Hauptpastor von St. Catharinen, Joh. Melchior Goeze. — Daß die Stadt, die Lessing wie keine andere die inneren Lebensbedingungen geboten, es seiner Zeit nicht verstanden hatte, ihn auch äußerlich an sich zu fesseln, war ein Unstern für beide. So lange Lessing hier wirkte, waren die Augen des gebildeten Deutschlands erwartungsfroh auf Hamburg gerichtet; der Stadt waren die großen Anreger bitter nötig, und Lessing brauchte mehr als andere Dichter ein Publikum, das ihm das einsame Wolfenbüttel, wohin er im April 1770 übersiedelte, nicht bieten konnte. Was er begonnen, sollte Friedrich Ludwig Schröder weiterführen. Nach dem Scheitern der Entreprise hatte Ackermann wieder die Leitung des Theaters übernommen. Ihm folgte sein Stiefsohn. Dreimal führte Schröder die Direktion: von 1771 bis 80, dann von 1785 bis 1797 und noch einmal in hohem Alter 1811 bis 1812. In der ersten Periode liegen seine großen Leistungen. Daß er Shakespeare der deutschen Bühne zurückgewann, ist sein unvergängliches Verdienst. 1776 gingen „Hamlet" und „Othello" zum ersten Mal über die Bühne, beide mit Brockmann in der Titelrolle. 1777 gab er selbst den Shylock, 1779 den Macbeth, nachdem er das Jahr vorher den Falstaff gespielt hatte und den Lear. Dieser war seine größte Leistung. Moses Mendelssohn, der ihn in Berlin sah, konnte ihn nicht bis zum Schluß ertragen und wagte nie, ihn ein zweites Mal zu sehen. Vom jungen Goethe wurden „Clavigo" und „Goetz", von Lenz, den Schröder sehr liebte, „der Hofmeister" gegeben. Später hat Schröder es auch mit Schiller versucht. Die Erstaufführung des „Don Carlos" fand 1787 in Hamburg statt. Schröder bot eine Stelle als Theaterdichter an seiner Bühne an, aber Schiller zog Jena vor, und Schröder hat auf die Dauer die Jambendramen des Dichters als unrealistisch abgelehnt. Er glaubte hier etwas von dem Pathos wiederzufinden, das durch Ackermann und Lessing überwunden war. Als später Goethe ihn zu Gastspielen nach Weimar einlud, wich er aus, um nicht Schillersche Verse sprechen zu müssen. Auch fühlte er, daß seine Art nicht in den Rahmen der Weimarer Bühne paßte, auf der Goethe einen idealen Stil und die klassische Gebärde zur Herrschaft gebracht hatte. Sein Wesen war schlichte Echtheit, das war auch sein Spiel, ihr verdankte es seine erschütternde Wirkung. Vornehm in der Denkungsweise, aber kantig und sarkastisch im Umgang, hatte er eine überlegene Art, Welt und Menschen zu nehmen, die nicht immer angenehm empfunden wurde. Seine Arbeitskraft war staunenswert, gegen vierzig neue Rollen hat er des öfteren in einem Jahre bemeistert. Daß er als Direktor mit rigoroser Strenge auf die moralische Unantastbarkeit seiner Schauspieler hielt, hätte ihm vielleicht an manchem Hof geschadet,

21 - Börse



22 - Universitätsgebäude

gewann ihm aber Sympathien in einer Stadt, deren Bürger sittenstrenger waren und dachten als ihre derberen Väter im 17. Jahrhundert. Nur Reinecke und Brockmann standen Schröder von ersten Kräften zur Seite, seine sichersten Stützen waren seine beiden Stiefschwestern Charlotte und Dorothea Ackermann, beide von gewinnendem Liebreiz und reifer Genialität des Spiels. An Charlotte, die Rollen wie die Franziska in der „Minna von Barnhelm", wie Emilia Galotti und die Adelheid im „Götz" gab, rühmen die enthusiasmierten Zeitgenossen eine seltsame Mischung von Keckheit und Unschuld, die es ihr erlaubte, das Gewagteste zu spielen, ohne die Haltung der Unberührtheit zu verlieren. Uns scheint es unfaßbar, wie die bedächtige Handelsstadt durch den tragischen Tod der noch nicht Achtzehnjährigen derart erschüttert werden konnte, daß die Teilnahme bei der Bestattung so jedes Maß überschritt.

In demselben Jahr, in dem Lessing nach Wolfenbüttel gegangen war, hatte Klopstock seinen dauernden Wohnsitz in Hamburg genommen. Seine Beziehungen zu der Stadt reichen bis in seine Leipziger Studentenjahre zurück. Aus Hamburg stammten die Freunde Ebert und Giseke, beide Mitarbeiter an den „Bremer Beiträgen", in denen die ersten Gesänge des „Messias" erschienen waren. In Hamburg hatte er in Meta Moller die Braut und dann die Gattin gefunden, um sie leider frühzeitig wieder hergeben zu müssen, nicht glücklicher darin als sein Freund Lessing, dem Eva König, die ihm aus unserer Stadt nach Wolfenbüttel gefolgt war, nur kurze Zeit als Gefährtin zur Seite stehen durfte. Als Klopstock nach dem Sturz seines Gönners, des Grafen Bernstorff, Kopenhagen mit Hamburg vertauschte, war er ein Fertiger, stand er auf der Höhe seines Ruhmes. 1771 erschien die erste Sammlung seiner „Oden", 1773 der letzte Gesang des „Messias". Was der Dichter dann noch schuf, hat ihm keine neuen Lorbeeren gebracht. Seine Bedeutung für Hamburg bestand auch nicht in den späten Werken. Goethes Geltung setzte sich höchst langsam durch; Schiller kam erst um 1800 zu Ansehen, Klopstock aber galt der großen Masse der Gebildeten noch lange als der erste Dichter im Reich. Selbst diejenigen, die dem Schwung seiner Verse im Einzelnen nicht zu folgen vermochten, sahen in ihnen den letzten Ausdruck ihrer Weltanschauung, Bekenntnis zur Gottheit, Tugend, Unsterblichkeit. Das erklärt seine Macht und seinen Einfluß. Er stand zwischen den Parteien, über ihnen. Der Flügel der Aufklärer, geführt von der Familie Hennings-Reimarus, huldigte ihm ebenso wie die Altgläubigen, die sich um die Hütte des Wandsbecker Boten, um Matthias Claudius, scharten. Jeder Fremde von literarischem Ruf machte in der Königstraße seine Aufwartung. Voß und Gleim, Herder und Friedrich Jacobi, Wilhelm von Humboldt und Lavater, um nur einige zu nennen, sprachen bei ihm

vor. Die Dichter des Göttinger „Hains" wählten ihn zu ihrem Oberhaupt. Lessing kam nie nach Hamburg, ohne die Stunden mit Klopstock zu teilen. Die Brüder Stolberg und ihre Schwestern Catharina und Goethes Correspondentin Gustchen bildeten den nächsten Freundeskreis. Nur Weimar blieb stumm. Mit Goethe wurde die Verbindung schnell abgebrochen, zu Schiller hat nie eine bestanden. Im letzten Grunde aber war es nicht nur der literarische Ruhm, dem Klopstock seine beherrschende Stellung in Hamburg dankte, sondern seine Persönlichkeit, die so durchaus dem Geist der Stadt in seiner besten Form entgegenkam. Lessing war ein fröhlicher Gesellschafter gewesen, ein unbedenklicher Zecher im Keller des Einbeckschen Hauses, der sich zuweilen auch gehen ließ, wenn die Stunde dazu einlud. Klopstock war immer Haltung und Würde. Typisch dafür ist das Porträt von Quadal, das freilich schon aus des Dichters letzten leidenden Jahren stammt. Aber es war die Haltung des Mannes von Welt, die Klopstock zeigte, und nicht der ungewandte Stolz des Gelehrten. Kannte man ihn doch im Gegenteil als eifrigen und geübten Reiter und leidenschaftlichen Freund jeder frischen körperlichen Bewegung.

So schuf Klopstock, noch vor Goethe, einen neuen, in Deutschland bis dahin fremden, gesteigerten Typus des Künstlers. Was er in dieser Stadt gegolten, zeigte seine Beerdigung. Nie vorher oder nachher ist ein deutscher Dichter mit so wahrhaft fürstlichem Gepränge zu Grabe getragen worden, wie Klopstock in der Republik Hamburg.

Die Zeit nach Klopstocks Tode (1803) brachte literarisch zunächst ein Absinken. Vor allem ging die enge Fühlung zwischen Dichter und Publikum verloren. Das Bürgertum, voran das Patriziat, hatte nach 1813 eine Schwenkung zur konservativen, kirchlich gebundenen Richtung gemacht. Ein Urenkel von Reimarus, Karl Sieveking, wurde — es ist symptomatisch — Begründer des Rauhen Hauses. Die Literaten blieben freiheitlich, wurden es mehr als je, und der Freistaat Hamburg bot den vom Bundestag verfolgten Dichtern ein Asyl, ohne daß diese sich hier recht heimisch fühlen konnten. Campe wurde der Verleger des jungen Deutschlands. Es traf sich nicht günstig, daß der Erste, der in Gegensatz zu Hamburg trat, Heinrich Heine war. Seine Feder gab dem Ruf der Stadt eine einseitige Prägung und keine wohlwollende; und doch sind die frühsten Gedichte des „Buches der Lieder" hier entstanden, und noch lange galten seine empfundensten Verse dem „Nebelbild der Stadt mit ihren Türmen", dem hochgiebligen Haus am Jungfernstieg und dem Liebchen darin, das ihn verschmäht hatte. Ihr Vater, der reiche Salomon Heine, hatte umsonst versucht, den achtzehnjährigen Neffen zum Kaufmann zu machen; die Firma „Harry Heine u. Co." liquidierte

im ersten Jahr. 1819 verließ der Dichter die Stadt nach dreijährigem Aufenthalt, um in Bonn zu studieren. Von den äußeren Ereignissen abgesehen, hatte sie ihm nicht viel gegeben, und auch er hat Zeit seines Lebens nicht stark auf die Stadt gewirkt, aber immer wieder zog es ihn geheimnisvoll hierher zurück, und ebenso taucht vor unseren Augen das alte Hamburg auf, wenn wir den jugendlichen, ungebrochenen Heine uns vor die Seele rufen. — Von Führern des jungen Deutschlands lebten Wienbarg und Gutzkow einige Zeit hier; aber Wienbarg war nur noch ein Schatten von dem, was er versprochen hatte, Gutzkow, freundlos, angefeindet blieb nur wenige Jahre (1837—1842). Sein Drama „König Saul", jetzt längst vergessen, soll den Anlaß zur Entstehung von Hebbels „Judith" gegeben haben. Weil er von der großen Stadt Förderung erhofft hatte, war Hebbel 1835 von Wesselburen nach Hamburg gekommen. Frauen waren es, die ihre schützende Hand über ihn hielten, die Doktorin Schoppe und Elise Lensings rührende Gestalt. Sonst kümmerte sich niemand um den Dichter, der draußen vor dem Wall am Stadtdeich wohnte, und in symbolischer Einsamkeit mit der Kunst und dem Leben rang. Hier schuf Hebbel die „Judith" und seine Beichte, die „Genoveva"; 1842 gab er bei Campe seine erste Gedichtsammlung in Druck, dann brachte das Kopenhagener Reisestipendium die Freiheit und die Fahrt in die große Welt. —

Der Brand von Hamburg legte auch das literarische Leben der Stadt lahm und durch den mehr politischen und wirtschaftlichen Geist der folgenden Dezennien ward es gleichfalls eher gehemmt als gefördert, so daß längere Zeit hindurch Stockung und Leere eintrat. Dann schenkte uns das scheidende Jahrhundert eine neue Periode um so reicheren Ruhms. Eine Generation führender Dichter sammelte sich in Hamburg, unter andern Otto Ernst, Frenssen und Gustav Falke. Vor allem kam Liliencron, kam Dehmel. Hier ist nicht der Raum, auch nur andeuten zu können, was uns beider Kunst, was sie selbst uns gegeben haben. — Der Schloßherr von Poggfred! — Wenn keiner mehr lebt, der von ihm zeugen kann, dann steht sein Frohsinn auf aus seinen Stanzen und seine sieghafte Männlichkeit, klarfegend wie der Wind von der Küste Holsteins, das er so liebte. Und Richard Dehmel, der rücksichtslose Verkündiger der Gegenwart in jedem ihrer Nerven, — ihr gewappneter Bezwinger, der sie segnet. Mit Ehrfurcht haben wir jüngst an seiner Bahre gestanden. — Mehr dem heimischen Boden entsprossen, aber auch an die Scholle gebunden, wirken starke Kräfte, das niederdeutsche Schrifttum zu erneuern, Hamburg dabei die Vormachtstellung zu sichern. Luthers Prediger hatten vordem auch Luthers Deutsch durchgesetzt. Das Volk aber hat die alte Mundart niemals aufgegeben und in der Literatur hat sie durch alle Jahrhunderte einige Schanzen gehalten: im 17. hatte Rist

gerade da Hauptterfolge, wo er plattdeutsch kam, im 18. sprach Ekhof mit Vorliebe Dialekt, und noch Claudius hat plattdeutsche Gedichte geschrieben. Das 19. Jahrhundert schuf das niederdeutsche Bühnenstück. Die Anfänge waren bescheiden. Im alten Steinstraßentheater gingen die „Burenspills" von Bärmann und die Lokalpossen Davids, auf dem „Karl Schultze-Theater" Schwänke wie Stindes „Hamburger Leiden" über die Bretter. Wertvolleres war erst durchzusetzen, als das Publikum sich zusammenschloß und den Bühnen zeigte, daß es mehr verlangte. Vereinigungen, am bekanntesten der „Quickborn", traten auf den Plan für plattdeutsche Sprache, Literatur und Theater. Und wie, als ob sie nur auf eine Gemeinde von Empfänglichen gewartet hätten, erstanden die großen niederdeutschen Dichter: Stavenhagen, Gorch Fock, — zu früh begrabene Hoffnungen — und als Jüngster Hermann Boßdorf. Die „Niederdeutsche Bühne", von Ohnsorg geleitet, trägt die Schöpfungen dieser Dramatiker in zahlreiche Städte Norddeutschlands. Im Theater liegt — wie so oft in früheren Perioden — auch heute noch der Schwerpunkt des literarischen Lebens. Mit Glück setzt sich eine Reihe bedeutender Bühnen dafür ein, den alten Ruf der einflußreichen Theaterstadt Hamburg festzuhalten. Das Stadttheater, die Fortsetzung der Bühne Schröders, war bis zum Jahr 1841 von dem letzten seiner Schüler, von Friedrich Ludwig Schmidt geleitet worden. Dann kam eine Zeit dauernder Krisen, aus der es erst Pollini wieder emporriß. Er machte sich einen Weltruf mit seinem System der ersten Berühmtheiten; zu einer Bühne von letztem künstlerischem Ernst ward das Haus erst wieder in der Gegenwart. Daneben steht das „Thaliatheater" das Werk von Chéri Maurice, und seit 1900 das „Deutsche Schauspielhaus", von Frhr. v. Berger mit einem Schlag an die Spitze der Bühnen im Reiche gebracht, der hier im Gegensatz zu dem Ibsenstil in Berlin die Getragenheit der Wiener Burg mit norddeutschem Realismus zu verschmelzen suchte. In den „Kammerspielen", 1918 gegründet, gehört die Szene den Dichtern von heute. Es ist die Bühne der umstrittensten Stücke, der am meisten anerkannten Leistungen.

Zum Schluß noch ein Wort von der „Volksbühne". Ihre Organisation weist in die Zukunft. Letzten Endes strebt sie danach, ein festes kunstsinniges Publikum und ein hochstehendes Theater zu einheitlicher Gemeinschaft zusammenzuschließen und auf diese Weise dem Volk die Kunst und dem Spielleiter die Hörer, wie er sie braucht, zu schaffen. Hier liegen große Aufgaben der Gegengenwart, und Hamburg wird sich ihnen nicht versagen.

MUSIK

VON MUSIKDIREKTOR PROF. JULIUS SPENGEL

Hamburg ist von altersher eine Pflegstätte der Musik gewesen. Wenn andere Städte in der Führerschaft vorangegangen sind, so hat Hamburg doch eine Reihe von hervorragenden Musikern in seinen Mauern beherbergt, durch die auf die Entwicklung der Kunst in Deutschland ein bedeutender Einfluß geübt worden ist.

Den ersten Spuren der Musikpflege begegnen wir im Lehrplan der Domschule vom Jahre 834, der neben dem Unterricht im Christentum und im Lateinischen die Musik enthält. Als nach einer Zeit des Verfalls im Schulwesen im 12. und 13. Jahrhundert ein neuer Aufschwung begann, hatte sich die Musik bereits zu kunstvoller Mehrstimmigkeit entwickelt, und in den Lehrplänen steht wiederum als ein Hauptfach die Musik, selbstverständlich im Dienst der Kirche.

Die Instrumentalmusik tritt zuerst im Jahre 1283 in die Erscheinung, wo in den Stadtrechnungen als „Stadt- und Ratsmusikanten" 2 tympanistae aufgeführt werden. Von 1350 an werden regelmäßige Ausgaben für Spielleute, Pauker, Posaunisten, Flötenbläser, Trompeter, Hornisten und Lautenspieler verzeichnet. Diese Musiker hatten gesetzliche Vorrechte vor den Volksmusikanten, die zu den „Fahrenden" und „Histrionen", also zu den „unehrlichen Leuten" gehörten. Sie spielten bei Festen und wirkten bei Festgottesdiensten mit, sowie beim „Stadttanz" am Johannis- und Paulstage. Ein Ratstrompeter war beim öffentlichen Erscheinen des Senats Vorreiter, hatte Heroldsdienste zu verrichten, bei amtlichen Mahlzeiten zu blasen, später auch der städtischen Reiterei mit seiner Musik zu dienen, den neuen Amtmann nach Ritzebüttel, die Visitation nach Bergedorf und den sogenannten „Apostelritt" bei Verkündigung der „Bursprake" zu begleiten.

Schon im 13. Jahrhundert schlossen sich die „Stadtpfeifer", Kunstpfeifer und „Türmer", alles Angestellte des Staats, zu Innungen zusammen unter der Führung von „Pfeiferkönigen" und „Spielgrafen", die im Hauptberuf Kuchenbäcker waren. Auch die Volksmusikanten erhielten schließlich ihre Gerechtsame in einer „Grünrolle", in die ihre Satzungen eingetragen waren. Sie wurden „Grünfiedler", „Bierfiedler" und „Pantaleonsfiedler" genannt und durften bei den Frühlings- und Sommerbelustigungen vor dem Tor aufspielen, so auch am St. Pantaleonstage am 28. Juli, an dem es besonders fröhlich herzugehen pflegte, wonach ein derartiges Volkstreiben auch „panteljonen" genannt wurde. Sie wurden gelegentlich von den Ratsmusikanten zur Verstärkung herangeholt.

Der Rat nahm sich seiner Künstler bei vorkommenden Anlässen schützend an, „damit die Musika, so bisher ein nicht gering Or-

namentum und Zierrat dieser Stadt gewesen, nicht in Abgang geraten, sondern erhalten werden, auch gedachte Musici ihren notdürftigen Unterhalt haben mögen". Auch für das Ehrgefühl und das Ansehen seiner Leute trat er ein, als 1695 die bürgerliche Finanzbehörde ihre Stellen verkäuflich machen wollte, und dekretierte, daß ein Musikantendienst eine Kunst in sich begreife, also unverkäuflich bleiben müsse, weil sonst ein Stümper, wenn er nur Geld habe, einen kunstreichen Dienst erlangen und zu Schanden machen könne".

Im Jahre 1668 berichtet der Chronist Kunrat von Hövelen: „auf hohen Festtagen höret man schier eine engelgleiche Musik in den Kirchen, und ist rühmlich, daß in dem Dom des Donnerstags ein Collegium musicale sowohl für fremde als einheimische Liebhaber angestellet wird."

Auf eine hohe Stufe war um diese Zeit die Musik in Hamburg durch das Wirken einer Reihe bedeutender Männer gehoben worden, Schülern der großen holländischen, italienischen und deutschen Meister.

Als Kantoren und Kirchenmusikdirektoren sind zu nennen: Erasmus Sartorius, poeta laureatus, der um 1604 nach Hamburg kam und als Erster in der Gertrud-Kapelle eine Passionsmusik aufführte; Thomas Sellius, 1637, der der Stadtbibliothek eine beträchtliche Sammlung von Handschriften und Büchern vermachte; Christoph Bernhard, 1664, Schüler von Heinrich Schütz in Dresden, von wo ihm ein so großer Ruf vorausging, daß ihm zum Empfang die Vornehmsten der Stadt in 6 Kutschen bis Bergedorf entgegenfuhren.

Um 1637 hatte Heinrich Schütz schon einen Schüler nach Hamburg geschickt, um unter der Leitung der angesehenen Organisten Jacob Praetorius (St. Petri) und Heinrich Scheidemann (St. Katharinen) „die niederländische Art" zu lernen: Matthias Weckmann, der später Organist an St. Jakobi wurde. Dieser ist der Begründer eines regelmäßig im Dom stattfindenden Collegium musicum — des oben von Hövelen erwähnten —, in dem die beste aus Rom, Venedig, München, und Dresden zu erlangende Musik gepflegt wurde. Kantaten seiner Komposition sind in die „Denkmäler deutscher Tonkunst" aufgenommen, und Klavierwerke lassen auf eine bedeutende Höhe seiner Kunst schließen.

Als Leiter der Ratsmusik und Organist wirkte von 1621 an der Geiger und Komponist Paul Schop. Er schuf mehrere noch heute lebendige Kirchenmelodien. Im selben Amt treffen wir 1678 abermals einen Geiger, Dietrich Becker, und von 1663 an war Jan Reinken Organist an St. Katharinen, zu dem der junge Johann Sebastian Bach häufig von Lüneburg herüberwanderte, um seinem Spiel zu lauschen.

Wir haben uns die Musik dieser Zeit ihren äußeren Mitteln

nach keineswegs imposant vorzustellen. Der mehrstimmige Gesang, der selten über die Fünfstimmigkeit hinausging, wurde von Einzelstimmen ausgeführt, und ebenso wurden die Instrumentalstimmen nur einfach besetzt. Das erforderte ein sorgfältiges, feines Studium. Es ist bewunderungswürdig, daß diese Kunst während des 30jährigen Krieges und trotz aller Not und Zerrüttung zu so schöner Blüte gedeihen konnte.

Als allmählich größerer Wohlstand und ein sorgenfreieres Leben in Deutschland wieder eintrat, entstand auch das Verlangen nach Prachtentfaltung in der Musik und das Bestreben ihrer Loslösung vom Einfluß der Kirche. Die ersten musikdramatischen Versuche, die um 1600 in Italien gemacht waren, gewannen zunächst keinen Einfluß auf Deutschland. Erst von 1650 an begann die Oper, an den üppig werdenden Höfen eine Rolle zu spielen. Endlich aber 1678, wurde ein öffentliches Theater für deutsche Opernspiele errichtet, und Hamburger Männer unternahmen diesen bedeutungsvollen Schritt, an ihrer Spitze der Ratsherr Gerhard Schott, neben ihm unter anderen der Organist Reinken. Trotz des geistlichen Inhalts der ersten Darbietungen leisteten die Prediger den neuen Bestrebungen Widerstand, doch konnten sie nicht verhindern, daß die Bühne am Gänsemarkt alsbald eine glänzende Zeit erlebte.

Der erfolgreichste Komponist war Reinhold Keiser, ein schönes Talent, aber ein „Züchtling der Natur", der durch seine flotte Musik und seine ebenso flotte Lebensführung ein Liebling des Publikums wurde, dessen Neigungen er in jeder Weise entgegenkam. Die Texte seiner Opern waren seicht und unbedeutend. Das Christliche trat zurück, und von ausgeprägt deutscher Auffassung kann nicht geredet werden. Götter- und Heldengeschichten mit sentimentaler Ausnutzung der Liebesepisoden bildeten zumeist den Inhalt.

Ein Anderer hat dem musikalischen Drama höhere Ziele gegeben, wenn er es auch schließlich von der Bühne weg in den Konzertsaal und in die Kirche führte, indem er es zum Oratorium gestaltete: Georg Friedrich Haendel, der, vom Ruhm Hamburgs als junger Mann hergelockt, in den Jahren 1703—1706 als Geiger und Komponist an der Oper wirkte.

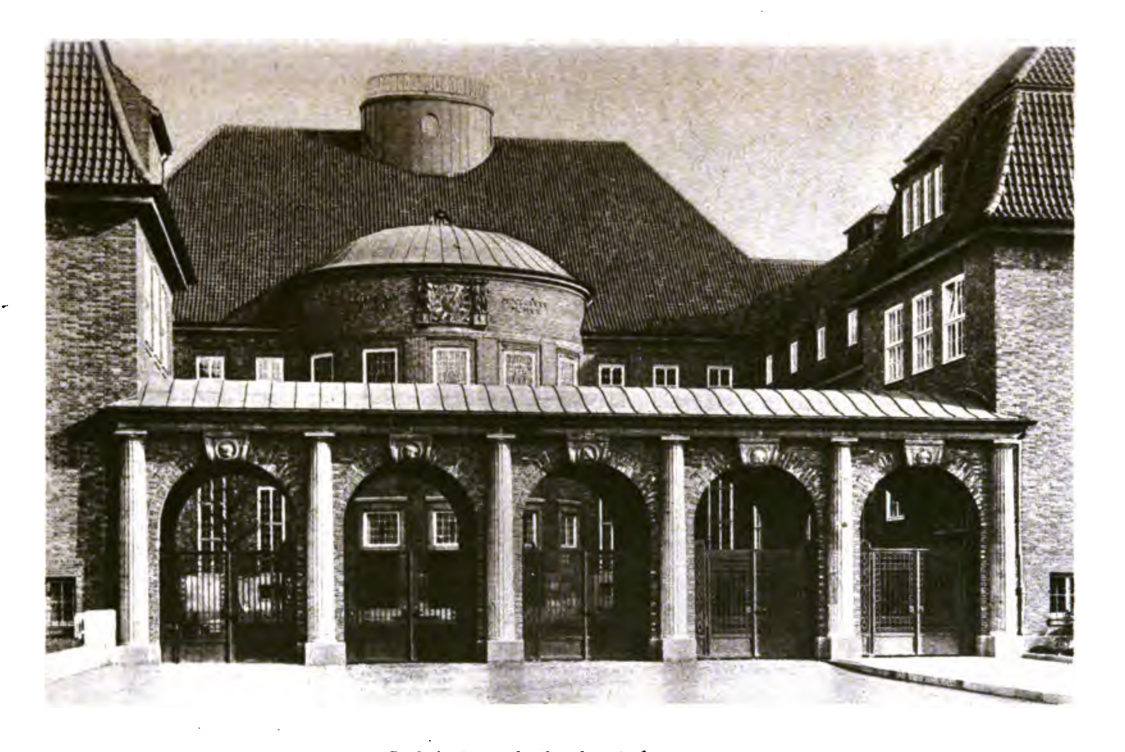
Um 1718 begegnen wir als Tenoristen an der Oper auch dem 1699 in Bergedorf geborenen Joh. Ad. Hasse, der sich als Komponist vieler Opern (auch einer deutsch geschriebenen) und Oratorien wie als Kapellmeister einen Weltruf verschaffte. In Italien wurde er il caro Sassone genannt. In London mußte er hinter Haendel zurücktreten. Seinen bedeutendsten Wirkungskreis fand er, durch den 7jährigen Krieg zeitweilig gehemmt, in Dresden neben seiner Frau, der Italienerin Faustina Bordoni, die dort prima donna wurde. Von Hamburg ist Hasse, abgesehen von den wenigen Jahren an der Oper, ferngeblieben.

Von 1721—1767 war Georg Philipp Telemann Director musicus, ein ungemein fruchtbarer Komponist für Kirche und Oper, ein sehr regsamer Mann. Gleich Keiser Autodidakt, galt er seinen Zeitgenossen mehr als sein Freund Johann Sebastian Bach. Er gab seiner Kirchenmusik einen weltlichen Zug und führte anderseits seine Kirchenwerke in Konzerten auf, die er im Anschluß an das Collegium musicum seiner Vorgänger eingerichtet hatte. Das Kollegium der Oberalten wendete sich mit einer Eingabe an den Senat, weil seine „vor Geld in einem öffentlichen Wirtshause gegebenen Konzerte nicht nur durch die Darbietung heiliger Musik an profanem Ort, sondern auch durch Opern, Komödien und alle dergleichen zur Wollust anreißenden Spiele" anstößig geworden seien. Die Beschwerde wurde abgewiesen. Nicht unbeteiligt soll an ihr Johann Mattheson gewesen sein, wohl der beweglichste unter den regsamen Zeitgenossen und musikalischen Führern Hamburgs. Vortrefflicher Klavierspieler, vielbeschäftigter Lehrer, von 1690—1705 Tenorist an der Oper, fruchtbarer Komponist, unermüdlicher Schriftsteller als Theoretiker und Kritiker, in welcher Eigenschaft er nicht weniger als 188 Werke geschrieben hat, ein äußerst gewandter Mann, den seine diplomatische Begabung bei großen Sprach- und Rechtskenntnissen in die Stellung eines Legationssekretärs gebracht hatte, konnte er 1764 der Michaeliskirche für den Bau einer mit seinem Bildnis geschmückten Orgel ein Vermögen von 44 000 Mk. hinterlassen. Er rühmte sich, Haendel während seines Aufenthaltes gesellschaftlich gefördert zu haben, was ihn jedoch nicht gehindert hat, sich aus künstlerischer Eifersucht mit ihm zu entzweien und ihn zum Zweikampf zu fordern, bei dem ein Zufall den tötlichen Ausgang verhindert hat.

Zu Telemanns Nachfolger wurde 1767 Carl Philipp Emanuel Bach gewählt, der zweite Sohn des großen Joh. Sebastian. Es ist bekannt, daß Mozart und Haydn ihn sehr hochgeschätzt haben. Wenn der Ruhm eines Begründers der klassischen Sonatenform ihm heute um einiges geschmälert wird, so hat er doch als Komponist und Schriftsteller sich mit seinem „Versuch über die wahre Art des Klavierspiels" unvergängliches Verdienst erworben; er ist zweifellos ein ganz ursprüngliches Talent gewesen, das in seinen Kompositionen den Geist seiner Zeit anmutig und meisterhaft zum Ausdruck zu bringen vermochte. Mit der Kirchenmusik muß es aber unter ihm nicht glänzend bestellt gewesen sein. Es fehlte an Geld, und man meinte, daß mit Ausnahme der Michaeliskirche, die eine gute Akustik habe, alle Kirchen zu groß seien, um von den wenigen Musikern, die man bezahlen könne, ausgefüllt zu werden. Man wollte die Kirchenmusik ganz abschaffen und den Posten eines Kirchenmusikdirektors nicht wieder besetzen. Es blieb bei einer Einschränkung der zu bewilligenden Mittel, und unter recht ungün-



23 - Museum für Völkerkunde



24 - Gelehrtenschule des Johanneums

stigen Verhältnissen wurde 1789 Christian Friedrich Gottlieb Schwenke Bachs Nachfolger. Er lebte bis 1822 und durchkostete alle Leiden und Freuden der Franzosenzeit. Dann wurde die Stellung nicht wieder besetzt, da sie sich unter den traurigen Umständen nicht genügend dotieren ließ. Das war das Ende der einstmals berühmten Hamburger Kirchenmusik. — Ein schwacher Versuch der Wiederbelebung wurde in den 20er Jahren durch J. J. Berens mit der Einführung eines Chorgesanges in den drei Hauptkirchen gemacht; aber erst 1882 wurde durch R. Theodor Odenwald mit der Gründung des „Hamburger Kirchenchors" eine neue, durchgreifende Anregung gegeben. Bald nahm sich die Behörde des Unternehmens an und bewilligte genügend Mittel zur Erhaltung des Chors, der wechselnd in den Kirchen sang, bis, durch seine Wirksamkeit angeregt, an den meisten Kirchen selbständige Chöre entstanden. Seit 1891 singt der „Hamb. Kirchenchor" nicht mehr beim Gottesdienst, veranstaltet aber in der Petrikirche und abwechselnd in Gotteshäusern der Vorstädte regelmäßige Motetten. Seit 1899 steht er unter der Leitung von Wilhelm Böhmer.

Der zur Verfügung stehende Raum gestattet leider nicht, der Oper eingehende Betrachtung zu widmen, wie sie vom Ende des 18. Jahrhunderts an in einem französischen und einem deutschen Theater bedeutsam gepflegt wurde, und wie sie sich auch um das Konzertwesen verdient machte. Auch betreffs der neueren Zeit kann nur kurz der Jahre gedacht werden, in denen es Pollini gelang, die träge gewordene Teilnahme des Publikums durch seine außerordentlich geschickte Leitung neu und nachhaltig anzuregen. Jetzt ist es Dr. Hans Löwenfeld, der hohe Ziele mit gleichem Geschick verfolgt und dafür sorgt, daß neben Altbewährtem das Neuere und Neueste zur Geltung kommt.

Eine Volksoper besteht seit mehreren Jahren mit schönen Erfolgen, und an guten Operettenbühnen ist kein Mangel.

In das Konzertleben kam nach einem Tiefstand der Jahre 1815—1820 neuer Aufschwung, als Friedrich Wilhelm Grund 1819 die „Singakademie" und 1828 die „Philharmonische Gesellschaft" ins Leben rief. Die beiden Institute bildeten lange Zeit den Mittelpunkt des Hamburgischen Musiklebens. 1862 zog sich Grund zurück und Julius Stockhausen, der geniale Sänger, übernahm bis 1867 die Leitung. Johannes Brahms, der 1833 in Hamburg geboren war und sich auf die Stellung Hoffnung gemacht hatte, wandte sich enttäuscht nach Wien, das seine zweite Heimat wurde. Schöne Genugtuung wurde ihm durch die Verleihung des Ehrenbürgerrechtes im Jahre 1889.

Auf Stockhausen folgte Julius von Bernuth, der neue Einrichtungen schuf und 1873 das erste große Konservatorium in Hamburg errichtete, an dem er die meisten hiesigen Musiker von

Ruf als Lehrkräfte beschäftigte. 1895 trat er von der Leitung der beiden Gesellschaften zurück und räumte den Platz Richard Barth, behielt jedoch das Konservatorium bis zu seinem Tode 1902. Auf Barth folgte an den philharmonischen Konzerten Max Fiedler, der schon vorher mit Erfolg eigene Orchesterkonzerte veranstaltet hatte. Die Singakademie blieb aber noch bis 1918 in Barths Händen. Ein Interregnum entstand für die Philharmoniker, als Fiedler für mehrere Jahre als Kapellmeister nach Boston ging; es wurde durch verschiedene Gastdirigenten ausgefüllt, 1910 wurde ihm durch die Berufung Siegmund von Hauseggers ein Ende gemacht. Dieser hat im Jahre 1920 Abschied genommen, und Dr. Gerhard von Keußler ist an seine Stelle getreten. v. Keußler leitet seit Barths Rücktritt auch die Singakademie. Die Leitung des Konservatoriums war nach v. Bernuths Tode auf Fiedler übergegangen, der sie bei seinem Rücktritt von der Philharmonie Barth überließ, in dessen Händen sie noch ruht.

Von den 50er Jahren an bis 1901 lebte und wirkte in Bergedorf Friedrich Chrysander, der sich unschätzbare Verdienste um die Musikgeschichte, besonders durch seine leider unvollendet gebliebene Biographie Haendels erworben hat. Mit Hilfe eines Jahreszuschusses von 1000 Talern, der ihm vom König Georg von Hannover gewährt und nach 1866 vom Preußischen Staat fortgeführt wurde, hat er nach bald gelöster Verbindung mit Gervinus fast allein die monumentale Ausgabe von Haendels Werken geschaffen und sich zu diesem Zweck in seiner ländlichen Wohnung zwischen Rosen und Weintrauben, die er meisterhaft züchtete, eine Notenstecherei eingerichtet. Mit vielen Arbeiten, die er in der „Allgemeinen Musikzeitung", in den „Jahrbüchern für Musikgeschichte" in der „Allgemeinen deutschen Biographie" veröffentlichte und mit der Herausgabe der „Denkmäler deutscher Tonkunst" hat er einen Aufschwung in der gesamten musikhistorischen Forschung herbeigeführt. In das praktische Musikleben hat Chrysander durch kritische Bearbeitungen von Haendels Oratorien eingegriffen, die zuerst in Hamburg und später überall aufgeführt und vorbildlich geworden sind.

Um diese Zeit bildete der Hamburger Tonkünstlerverein einen gesellschaftlichen Mittelpunkt für die führenden Musiker, die damals noch Muße genug zu künstlerischer Betätigung neben ihren Berufspflichten fanden. Männer wie die Organisten Degenhardt und Armbrust, die Konzertmeister Bargheer, Schradieck und Marwege, der Musikdirektor Ad. Mehrkens, der Pianist von Holten, der Cellist Gowa, und andere Persönlichkeiten von charakteristischem Gepräge traten in ihm hervor, vor Allen aber der geistvolle originelle Carl Graedener, der mit seiner Lebhaftigkeit und kritischen Schärfe ungemein anregend wirkte. Er hat als Komponist von Kammermusik und Liedern, die unter Schumanns

Einfluß stehen, sowie als Lehrer Tüchtiges geleistet. Sein Sohn Hermann lebt und schafft in Wien ähnlicherweise.

Eine inhaltsreiche Episode bildeten die Jahre von 1886—1894, als Hans von Bülow die Leitung von regelmäßigen Konzerten übernahm, die der Berliner Konzertagent Hermann Wolff ins Leben rief. Wie überall, wo Bülow als Klavierspieler und Dirigent auftrat, wirkte er auch hier reformierend, und er drängte die alte Philharmonie zeitweilig in den Hintergrund. Eine seiner höchsten Aufgaben sah er in dem Eintreten für Brahms, und er fand dafür verständnisvolles Entgegenkommen, das schon von anderer Seite vorbereitet war. Nicht leicht konnte einer der nachfolgenden Dirigier-Virtuosen ihn ersetzen, doch gelang es schließlich Arthur Nikisch, festen Fuß zu fassen und für sich und das Berliner Philharmonische Orchester, das er mitbrachte, begeisterte und treue Hörer zu finden.

Selbstverständlich sind neben den genannten Gesellschaften im Lauf der Zeit noch manche kleinere und größere Vereine mit verwandten Bestrebungen entstanden und haben kürzere oder längere Zeit gelebt. Gehalten hat sich der 1840 von Carl Voigt gegründete, seit 1878 von Julius Spengel geleitete Cäcilien-Verein, der neben großen Chorwerken die Pflege des a cappella-Gesanges zu seiner Aufgabe macht. In den Jahren 1883, 84 und 86 trug er zur Einführung in Brahms' Kunst bei, indem er den gefeierten Meister zur Mitwirkung in mehreren Konzerten gewinnen konnte, in denen nur dessen Werke zum Vortrag gelangten; auch wirkte er in dieser Richtung mehrfach gemeinsam mit Hans von Bülow. Unter den in letzter Zeit ins Leben gerufenen Vereinen ist der unter Alfred Sittards Leitung stehende Kirchenchor von St. Michaelis zu nennen, der sich in Konzerten dem a cappella-Gesang und dem Oratorium widmet. Im benachbarten Altona leitet Felix Woyrsch, der bedeutende Oratorien-Komponist, Orchesterkonzerte und eine Singakademie.

Die Kammermusik hat stets eine andächtige, wenn auch entsprechend kleinere Zuhörerschaft in Hamburg gehabt, und die Streichquartett-Vereinigungen Hafners im Anfang des 19. Jahrhunderts, später Böies, Bargheers und Anderer, sowie manche Trio-Verbände haben sich hohen Ansehens erfreut. Jetzt sind es unter anderen die Konzertmeister Heinrich Bandler und Jan Gesterkamp, die diese edle Musikgattung pflegen, und auch auswärtige Verbände werden immer wieder dankbar aufgenommen.

Eine gewaltige Zahl von Konzerten aller Art wird alljährlich von einheimischen Künstlern und von Gästen gegeben. Dafür sorgen die von den Musikalienhändlern eingerichteten Konzertagenturen, unter denen das alte Geschäft von Joh. Aug. Böhme voransteht, neben ihm das jüngere von Leichssenring und andere. Es gibt wohl keine Kunstgröße unter den Dirigenten, Sängern,

Sängerinnen und Instrumentalvirtuosen, der nicht Gelegenheit gegeben wird, hier zu Gehör zu kommen. Eine führende Rolle spielt der im Jahre 1896 gegründete „Verein Hamburgischer Mnsikfreunde". Dieser hat ein erstklassiges Orchester organisiert und veranstaltet mit ihm, jetzt unter der Leitung von José Eibenschütz, regelmäßige Symphonie-Konzerte und Konzerte populären Charakters. Er hat den St. Michaelis-Kirchenchor, die philharmonische Gesellschaft und die Singakademie unter seinen Schutz genommen und steht in Verbindung mit der Verwaltung der im Jahre 1908 von dem Ehepaar Laeisz der Stadt geschenkten Musikhalle, in deren verschiedenen Sälen die größte Zahl der Konzerte gegeben wird. Gern wird daneben noch oft der alte, akustisch besonders gute Konventgarten benutzt, und es gibt noch eine ganze Reihe von anderen großen und kleinen Konzerträumen, die selten leer stehen.

Nicht unerwähnt bleibe eine Gesellschaft, die seit einigen Jahren regelmäßige Volkskonzerte mit Orchester-, Chor- und Kammermusik unter Hinzuziehung der besten Vereine und ersten hiesigen Künstler veranstaltet.

An neu entstehenden größeren und kleineren Musikschulen ist kein Mangel; sie geben in Prüfungskonzerten Beweise ihrer Leistungsfähigkeit.

Außerordentlich verbreitet ist das Männerchorwesen. Es gibt unzählige Vereine von verschiedener Größe, die sich zu Verbänden zusammengeschlossen haben, in denen sie bei festlichen Gelegenheiten imposant hervortreten. Einer der bedeutendsten ist der Lehrergesangverein, an dessen Spitze 1920 nach Dr. G. Göhlers Rücktritt der Kapellmeister Carl Manstaedt gekommen ist.

In den großen Kirchen sind prächtige Orgeln; aus alter Zeit stammen noch die in St. Jakobi und St. Katharinen, während in St. Petri und St. Michaelis nach Zerstörung durch Feuersbrunst neue Werke entstanden sind. Das letztere ist nach Plänen von Sittard durch Walcker in Ludwigsburg erbaut und ist mit seinem Fernwerk eines der größten der Welt.

Wie in allen größeren Städten wird auch in Hamburg in Kaffee- und Bierhäusern sehr viel Musik geboten und zum Teil vortrefflich ausgeführt. In den Programmen begegnen wir nicht selten klassischen Musikstücken, und mancher begabte junge Künstler findet hier einen materiell besser lohnenden Wirkungskreis als anderswo.

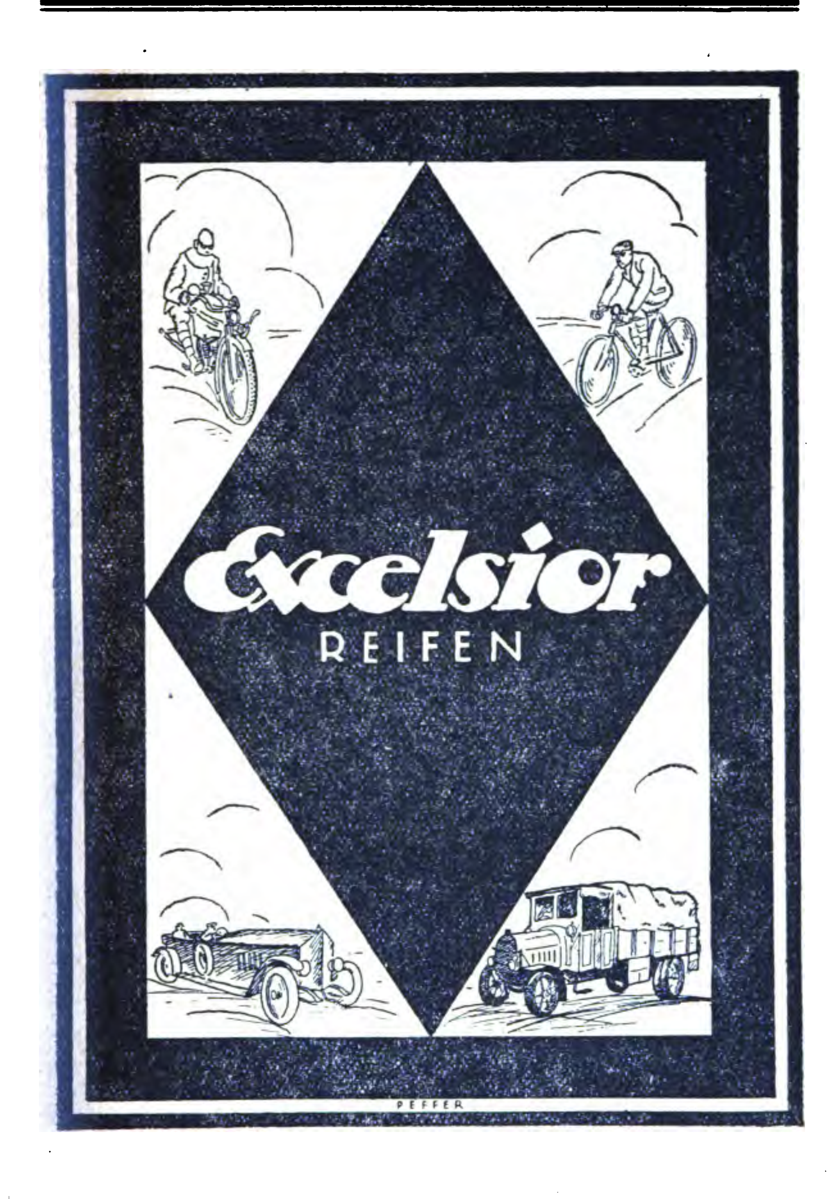
Sommerliche Gartenkonzerte von Militär- und anderen Kapellen finden im Uhlenhorster Fährhaus, im Zoologischen Garten und an anderen schönen Plätzen Hamburgs statt.

Nach all diesem darf gesagt werden, daß Hamburg auch heute in bezug auf das, was es durch seine Institute und Kräfte auf allen Gebieten der Musik bietet, sich an die Seite der anderen großen Städte Deutschlands stellen darf, ohne den Vergleich scheuen zu müssen.

SACHREGISTER

INSERATEN-ANHANG

VERZEICHNIS DER INSERENTEN


Excelsior
REIFEN
PEFFER

SIELER & VOGEL

SCHROEDERSCHE PAPIERFABRIK

LEIPZIG **HAMBURG** BERLIN

PAPIERE ALLER ART

FÜR BUCHDRUCKEREIEN, VERLAGSGESCHÄFTE UND PAPIERHANDLUNGEN

EXPORT

★

Johs. Oswaldowski

Fabrik von

Altona a. Elbe, Gr. Elbstr. 242 — Hamburg-Freihafen, Ellernholzdamm 24

Weinessig, Doppelwein-Essig,
JOA-Essig (Ia aromatischer Qualitätsessig)
Süß-Essig und Estragon-Essig

Telephon Vulkan 1612 — Bankkonto Vereinsbank

Großhandlung — Export

Aluminium-Emaille-Haushaltungsgeräte

Gebrüder Wagener, Hamburg 36 Neuerwall 70/74 „Paulsenhaus"

Telegramme: Renegaw-Hamburg Fernsprecher Alster 4043, Hansa 7421




HAMBURG
AMERIKA LINIE
SEESCHIFFAHRT
KÜSTENSCHIFFAHRT
DURCHFRACHT
LAGEREI
REISEBÜRO
LUFTVERKEHR


RUD. OTTO MEYER
HAMBURG 23
Heizung und Lüftung
Maschinen- und Apparatebau
Wärmewirtschaft.
Rohrleitungen,
maschinelle Einrichtungen
für den
Schiff- und Dockbau.
ROM



REIHERSTIEG, ELLERHOLZDAMM 29

Uhlmann & Co.

Hamburg

Brandstwiete 29, Dovenhof.

Telegr.-Adresse: Uhlmannco / Kabel-Adresse: Prontitud

Telephon: Alster 2820, 2823 / Merkur 2701 / Vulkan 4396

Spedition und Commission

Export / Import

Vorstehende Abbildung zeigt einen Teil des am Reiherstieg belegenen Lagereibetriebes der Herren Uhlmann & Co. Die Firma, welche seit 1852 besteht, hat eigene Häuser in Bremen, Bremerhaven und Leipzig und befaßt sich mit Speditionsgeschäften aller Art. Insbesondere wird der Ueberseeverkehr gepflegt, und es haben sich auf Grund langjähriger Erfahrungen, die Verkehre nach Süd-Amerika und Australien, nach dem fernen Osten und nach Nord-Amerika zu Sonderverkehren entwickelt. Schiffahrts- und Frachtberichte werden auf Wunsch kostenlos übersandt.

Eigene massiv gebaute Lagerhäuser in Hamburg, Bremen und Leipzig


MAASS & SCHRAMM
HAMBURG

Wentzel & Hirsekorn
Hamburg, Plan 6

Hausmaklergeschäft / Gegründet 1820

★

Dieses Maklergeschäft befaßt sich mit der Vermittlung von Verkäufen, Verpachtungen und Vermietungen bebauten und unbebauten städtischen und ländlichen Grundbesitzes, ferner mit der Vermittlung von Hypotheken, Beleihungen und Finanzierungen, mit der Durchführung städtischer und ländlicher Gelände-Aufschließungen, auch mit der Vermittlung des An- und Verkaufs von Gütern, Höfen und ländlichen Besitzungen, mit Vermögensverwaltungen, sowie der Verwaltung jeglichen Grundeigentums.

★

Wentzel & Hirsekorn
Hamburg, Plan 6


Cohrs & Ammé
Hamburg
Internationale Transporte
Überseedienst Lagerung
Assekuranz Lombard
Telegramm-Adresse
COHRSAM
für Berlin u. Lübeck
HANSACOHRS
Codes:
ABC Code 5. Ausgabe
Private Codes
Bremen Lübeck Warnemünde
Kopenhagen Stockholm
Berlin NW 7 Breslau
Chemnitz Dresden Duisburg-R.
Flensburg Frankfurt a. M.
Hannover Köln a. Rh.
Leipzig Magdeburg
München Passau
Regensburg
Stettin Danzig
Berlin
Atlantic Speditions- und Lagerei-Aktiengesellschaft
K.W.Hbg.



REICHHALTIGES LAGER

VON

SCHÖNER LITERATUR
PRACHTWERKEN
VORZUGSAUSGABEN
ROMANEN
REISEWERKEN
WÖRTERBÜCHERN
JUGENDSCHRIFTEN
MÄRCHENBÜCHERN
WISSENSCHAFTLICHEN WERKEN
GLOBEN
ATLANTEN
GENERALSTABSKARTEN
WANDKARTEN
UND DERGL.

*

BÜCHER-EXPORT.

*

L. FRIEDERICHSEN & CO.
HAMBURG 1 / BERGSTRASSE 23
FERNSPRECHER MERKUR 4719

LOUIS BENZIAN

Gegründet 1880 **HAMBURG** Gegründet 1880

Bankkonto: Deutsche Bank, Filiale Hamburg
Telegramme: BENZIAN-Hamburg — Telephone: Elbe Nummer 2186 und 2187

Metalle, Erze, Farben, Chemikalien, Rückstände / Bergwerks- und Hüttenprodukte

IMPORT LABORATORIUM EXPORT

Erze. Antimon, Arsen, Asbest, Asphalt, Baryt, Bauxit, Beryl, Blei, Blende Braunstein, Cererze, Chrom, Cobalt, Eisen, Galmei, Galena, Gold, Graphit, Indium, Iridium, Kupfer, Lithium, Magnesit, Mica, Molibdän, Monazitsand, Nickel, Ocker, Oripiment, Osmium, Pyrite, Platin, Phosphate, Quecksilber, Radium, Realgar, Rhodium. Rutil, Schwefelkies, Schwerspat, Selen, Silber, Tantal, Titan, Tripoli, Uran, Vanadium, Wismut, Wolfram, Zink, Zinn, Flußspat, Gips, Kohle, Leichtspat, Spateisenstein.

Metalle. Aluminium, Antimon, Arsen, Blei, Cadmium, Chrom, Eisen sowie Ferrolegierungen, (Ferro-Chrom-Mangan-Kupfer-Silicium-Vanadium), Kupfer in Blöcken, Drathbarren, Kathoden, Blechen oder Drähten, sowie Kupferlegierungen, Mangan und Manganlegierungen, Phosphor, auch Phosphorlegierungen, (Phosphor-Kupfer-Zinn usw.), Selen, Vanadium, Wolfram, (in Pulver, Stangen und Stäbchen), Wolframdraht, Zink in Platten, Blöcken, Blechen, Zinn in Platten, Blöcken oder Blechen, auch Antifrikationsmetall, Babittmetall usw., Silicium, Wismut.

Ersatzmetalle. Kriegsbronze, Lötzinnersatz usw.

Umgeschmolzene Metalle. Aluminium-Legierungen, 70%, 80%, 85%, 90%, 93%, Blockblei, Blockbrom, Lötzinn, Plattenzink, eigene Marken Marien-B-Hütte, Blockblei Marke L B und Superior, Hartbleilegierungen, Schlaglot.

Pulverisierte Metalle. Antimon regulus und crudum, Bleiglasurerz, Eisen, Aluminium, Magnesium.

Altmetalle und metallische Rückstände. Ankauf sämtlicher Altmetalle, auch Halden, Schlacken, Matten, Speisen, Schlämme, Aschen und Rückstände.

Chemikalien. Antimonoxyd, Arsenmehl, Auripigment, Baryt, (kohlensauer und schwefelsauer), Bleiglanz, Bleizucker, Bleiglasurerz, Blutlaugensalz, Cobaltoxyd, Eisenvitriol, Glaubersalz, Kupfervitriol, Nickelvitriol, Nickeloxyd, Realgar, Sulfat, Bisulfat, Sulfit, Bisulfit, Vanadiumsäure, Wasserglas, Wolframsäure, Zinkstaub, Zinkvitriol, ferner alle **Chemikalien für Glashütten**, Feuerwerkerei, Seifenfabrikation, Fußböden, Galvanoplastik, Farben- und chemische Fabriken, Chlorbarium, Manganoxyd, Schwefelnatrium, Schwefel.

Farben. Natürliche und künstliche, beschwert und unbeschwert, Lithopone, Blanc fixe, Zinkweiß und Ersatz.

Rohgummi und Altgummi. Prima Qualitäten und auch mindere Sorten, auch Abfälle.

Öle und Fette und deren Abfall. Paraffin, Ceresin usw.

Finanzierung von Hütten, Minen, Gießereien, Bergwerken usw.



EXPORT-BIERE

GENERALVERTRETUNG
STAVENHAGEN & DREVES
HAMBURG

Johannes Stahlberg
Hamburg
Catharinenbrücke 1 (St. Annenhof)

Export

Telegramm-Adresse: Electrostahl
Fernsprecher: Alster 5578


Hauptsitz:
Berlin und Darmstadt
Aktienkapital u. Reserven:
270 Mill. Mark
Niederlassungen an über 110 Plätzen Deutschlands und über 50 Depositen-Kassen
GEGRÜNDET 1853
BANK FÜR HANDEL UND INDUSTRIE
(DARMSTÄDTER BANK)
Filiale HAMBURG
Bergstraße 16
ab 1. Juli 1921:
Rathausmarkt 4
Telegramme: Darmstadia
VERLANGEN SIE UNSERE BEDINGUNGEN!

Spediteur-Verein Herrmann & Theilnehmer

(errichtet 1857)

Hamburg • Stettin • Lübeck • Bremen • Danzig • Antwerpen

Telegrammadresse an allen Plätzen: „Spediteurverein"

Transportübernahmen, Verfrachtungen, Charterungen, Versicherungen, Inkassi und Zahlungsvermittlungen

Eigene Lagerhäuser, auch im Hamburger Freihafen

Unsere regelmäßig erscheinenden Frachtberichte und Schiffslisten werden auf Wunsch kostenlos zugesandt. Auskünfte aller Art jederzeit bereitwilligst erteilt

Fernsprecher: Hamburg: Elbe 3241—3244, für Fernverkehr F 40 — Stettin: 6040—6043 — Lübeck: 230 Bremen: Roland 2372 — Danzig: 688 — Antwerpen 4249

Verlag von L. Friederichsen & Co., Hamburg

Drascher, Dr. W., Das Vordringen der Vereinigten Staaten im westindischen Mittelmeergebiet. Eine Studie über die Entwicklung und die Methode des amerikanischen Imperialismus. gr. 8⁰. 105 S. und 1 Karte. 1918. Mark 4.—

Hinden, H., Brasilien. Nützliche Winke für Auswanderer von der Einwanderer-Beratungsstelle der deutschen Kolonien in Rio de Janeiro. M. 2.50

Reimers, J. H., Reiseführer von Europa nach Brasilien. Mit vielen Karten und Abbildungen. Mark 10.—

Sievers, Dr. W., Venezuela. gr. 8⁰. VIII, 359 S. u. 1 Karte. 1888. Mark 12.—

Sievers, Dr. W., Zweite Reise in Venezuela 1892—1893. gr. 8⁰. III, 327 S. und 1 Karte. 1896. Mark 14.40

Zu vorstehenden Preisen kommt der übliche Sortimenter- und Valutazuschlag.

Verlag von L. Friederichsen & Co., Hamburg



Westlicher Teil bis zur persischen Grenze

Mit 69 Abbildungen. Kartoniert Mk. 50.—, in Leinen gebunden und Friedensausstattung Mk. 80.—, zuzüglich etwaiger Orts- und Valutazuschläge

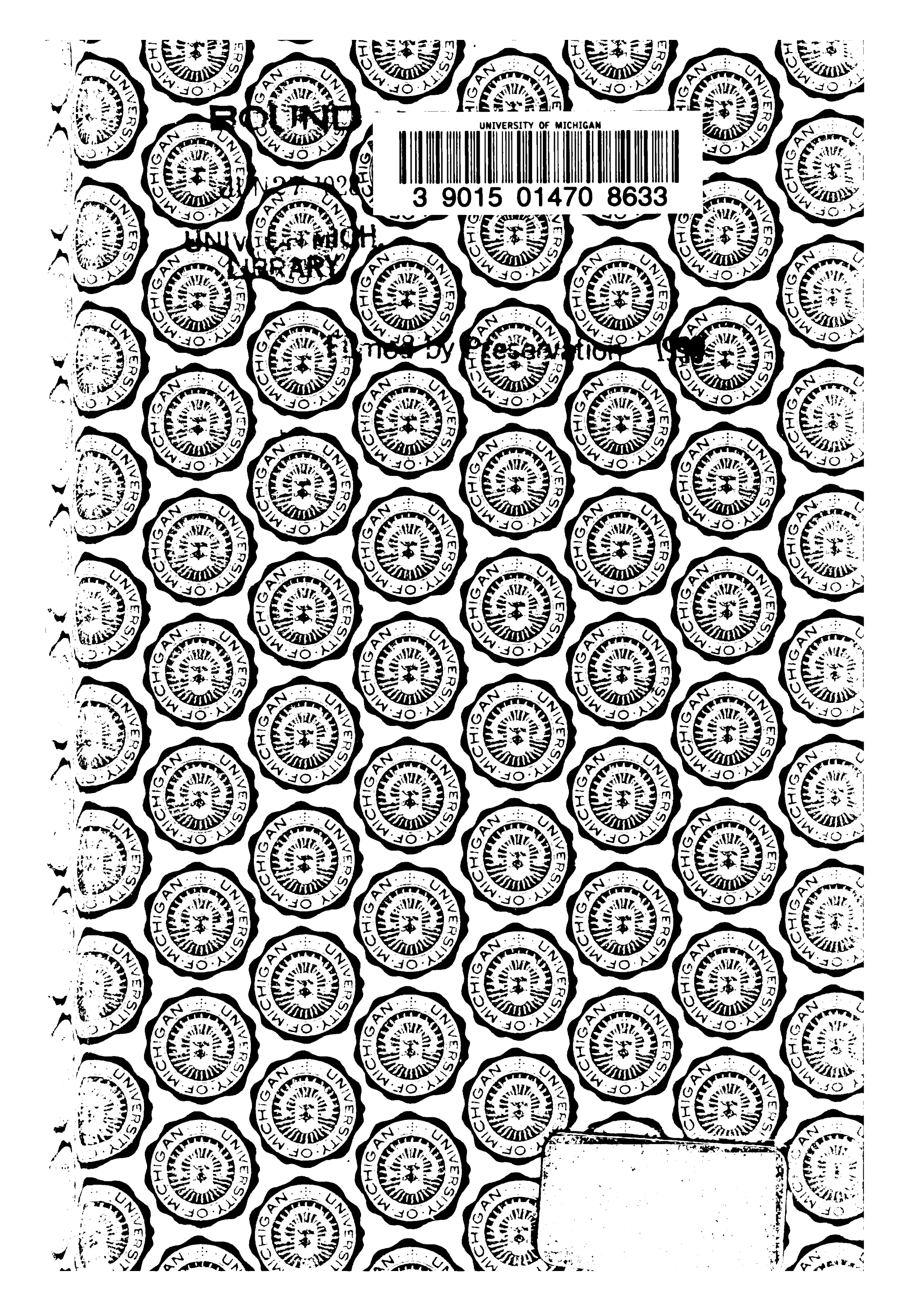
Der Verfasser der Backsteingotik und der norddeutschen gotischen Plastik unternimmt es, in den Geist der Islamik einzuführen. Die Arbeit des Einfühlens muß dem Leser an Hand der vortrefflichen Bilder überlassen bleiben. Dem Baumeister werden sie nicht Minderes geben, als dem Schönheitsfreunde und dem Wahrheitssucher. Ein Führerbuch wie alle Werke von Much, zugeständnislos, gesund, wahr!


er Natur - 1cm auf der Karte
n
erird.
Geogr. Anst. v. H. Wagner & E. Debes, Leipzig






UNIVERSITY · OF · MICHIGAN


BOUND
UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 01470 8633
UNIV. OF MICH.
LIBRARY



